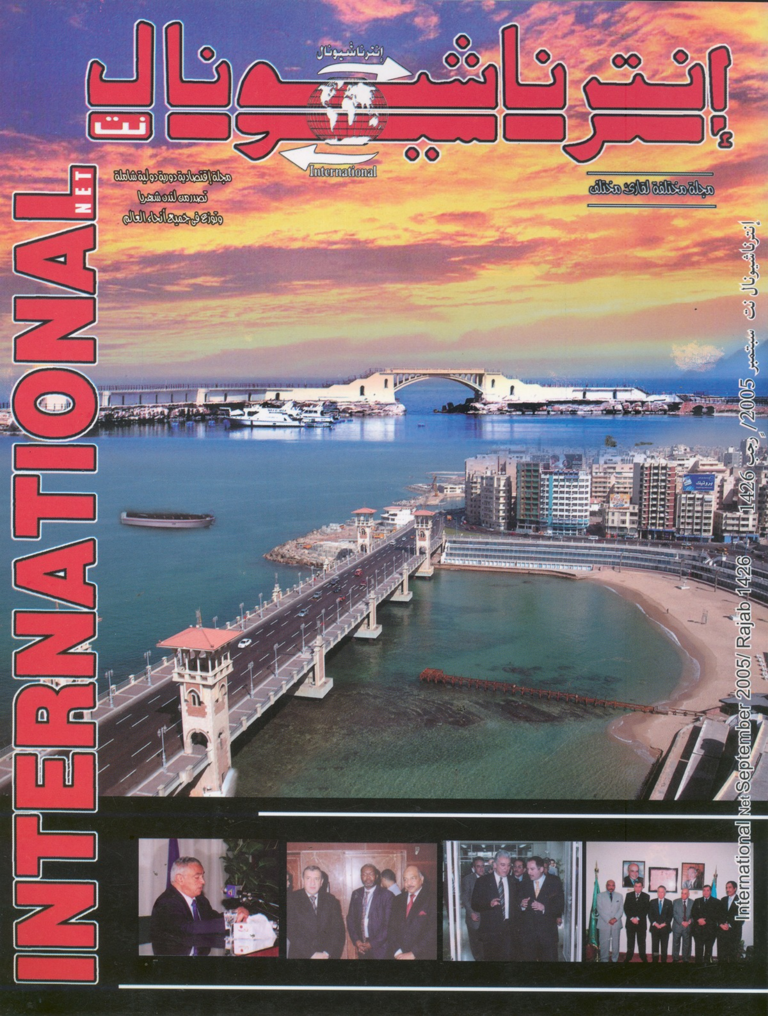
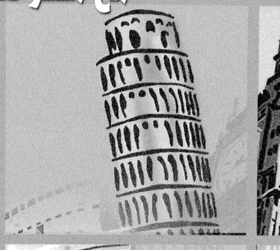
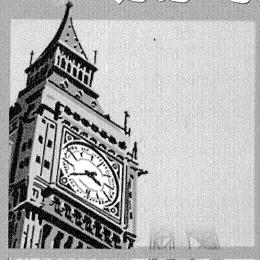
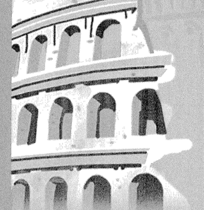


إنترناشيونال نت
إنترناشيونال
International
مجلة مختلفة لقارئ مختلف
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL NET
International Net September 2005/ Rajab 1426
إنترناشيونال نت سبتمبر 2005/ رجب 1426













بقلم مستشار التحرير/ عاصم السيد أحمد

عالم البحث العلمى والتكنولوچيا

يعتبر البحث العلمى من أساسيات التنمية فى أى مجتمع ، وعلامة من علامات التقدم والرخاء، كما أنه يعتبر مصدراً للقيم المضافة للإنتاج والخدمات، ويفيد فى إنتاج المعلومات والمعرفة.

لقد غزت الثورة الإلكترونية العالم خلال الستينيات والسبعينيات ، وجاءت الثمانينيات بثورة المعلومات والإتصالات، وشارك الحاسب فى معظم النظم والعمليات، وبدأت ثورة جديدة فى مجال التكنولوچيا مما زاد من نشاط الإنسان فى أعمال الفضاء، وعن طريق الأقمار الصناعية تمكن من التحكم فى معظم العمليات الحيوية الموجودة على سطح الأرض، وأصبح التنافس شديد بين الدول فى مجال القوة المعرفية وإحتلال آلياتها، وبدأ الصراع العالمى يسعى للهيمنة الإقتصادية والعسكرية والتكنولوچية ، وذلك عن طريق التعلم والتدريب الجيد والبحث العلمى وتطبيقاته المتطورة، بجانب تعظيم الإستفادة من تكنولوچيا المعلومات والإتصالات ومراقبة الجودة، وتقييم أداء مؤسسات البحث، ودعم الإبتكارات، والإختراع عن طريق تنمية الثقافة الملكية الفكرية، وتشجيع الإستثمارات فى مجال العلم والتكنولوچيا.

إن العلم إحتل فى عصرنا مكانة مرموقة فى حياة الشعوب ، وأصبح له التأثير الأساسى فى التنمية، كما أنه يرتبط إرتباطاً وثيقاً بالتكنولوچيا ، وأصبح عصرنا هو عصر المعلومات والإتصالات، ويعد إستخدام التكنولوچيا ذات أهمية قصوى فى مؤسسات التعليم والبحث العلمى، ويتراوح الإنفاق على البحث العلمى فى الدول المتقدمة ما بين 2.5% من إجمالى موازنة الدولة ، وذلك بعدما أصبح يسهم فى حل مشكلات المجتمع وزيادة الإنتاجية التى تؤدى إلى زيادة الصادرات وإنخفاض الواردات وبالتالى رفع مستوى المعيشة.

لقد شهدت الساحة العلمية المعاصرة طفرة هائلة فى مختلف ميادين البحث العلمى، وذلك نتيجة لتطور التقنيات فى كافة المجالات مما دعا معظم الدول لوضع آليات صحيحة للتعامل مع المستجدات العلمية التى تفرض نفسها فى عالم اليوم، والحد من الأخطار التي قد تنجم من الإكتشافات البيولوچية والكيميائية وتمثل تهديداً خطيراً للحياة، وتخريبا لمكونات البيئة خاصة بعدما واكبت النهضة التكنولوچية تركيزاً للملوثات الكيميائية والإشعاعية والبيولوچية، إن ما يحدث فى العالم من إختراعات وتقدم تكنولوچى هو نتيجة إبتكارات علمية ثم تطويرها ورعايتها لتصل إلى المجتمع فى شكل خدمة أو منتج، ولذا أصبح التعليم العالى والبحث العلمى أساس التنمية لأنه يساهم مساهمة فعالة فى التنمية البشرية، وتحليل ورصد الأداء الإقتصادى والإجتماعى، وتوفير الكوادر العلمية الضرورية لقيادة الخطط التنموية.

إن الخوض فى بحور البحث العلمى والتكنولوچيا له أساسيات وقواعد، وقد نصح الخبراء والباحثين فى هذا المجال بوضع إستراتيچيات بحثية، وتحديد أدوار وجهات ومؤسسات البحث لمختلف القطاعات، وتوجيه البحوث والدراسات لمناقشة قضايا المجتمع، والتشدد فى حماية الملكية الفكرية، ومواجهة ظاهرة السرقات العلمية، وربط المراكز البحثية القائمة ببعضها، وتفعيل التنسيق بينها، وتركيزها على مشكلات المجتمع والبيئة لتصبح مراكز إشعاع وتطوير ، ومن أهم مقومات النجاح فى هذا المجال التى حددها أولى الأمر :

* توفير التمويل المناسب للبحث العلمى وإعداد ميثاق أخلاقى له.
* دعم الحرية الأكاديمية وحرية البحث العلمى.
* العمل على تطوير الخبرات والمهارات ومواصلة التدريب المستمر للإرتقاء بها فى كافة المجالات.
* ربط البعثات الخارجية بالإحتياجات الفعلية لقطاع البحث العلمى.
* تحديد مجالات البحث العلمى التى تهم قضايا المجتمع وحل مشاكله، وإشراك القطاع الخاص فى عملية التطوير التكنولوچى والإقتصادى.
* إعداد قائمة بأهم القضايا التى تحتاج إلى حلول علمية وعرضها على المؤسسات البحثية.
* إيجاد إدارة إقتصادية للإبداع العلمى والتكنولوچى.
* زيادة قدرة وفاعلية وحدات البحوث، ودعم وتنمية الإختراعات والإبتكارات.
* تسويق البحوث مع إيجاد سياسات لدعم القدرة المؤسسة لجهاز البحث العلمى.
* التركيز على الجوانب الإقتصادية للمشروعات البحثية وزيادة الجودة والإبتكار لإمكان المنافسة فى الأسواق المحلية والعالمية.
* تحقيق المشاركة الفعالة مع مراكز البحوث والجامعات في الدول المتقدمة.
* تشجيع المواهب فى التعليم العالى والبحث العلمى، وجذب العلماء والباحثون ودعم حماية حقوق الملكية الفكرية.

إن كل ما هو جديد اليوم في عالم التكنولوچيا سيصبح مع التقدم االعلمي من المجالات التقليدية، ويترك الساحة لتكنولوچيات جديدة، ولذا أصبح من الضرورى والواجب على الدول تنمية القدرات العلمية والتكنولوچية، عن طريق تطوير المراكز والمعاهد البحثية، ووضع الآليات لربط القطاع الإنتاجى والخدمى، وزيادة قدرة وفعالية وحدات البحوث، ودعم وتنمية الإختراعات والإبتكارات.

إقرأ في هذا العدد

9 الإتحاد الجمركى الخليجى خطوة صحيحة على الطريق
10 عقد ورشة عمل فى مجال النقل والإتصالات بدول الكوميسا بالإسكندرية
14 زيارة أفتيموس متروبولوس سكرتير عام المنظمة الدولية البحرية لمصر
16 مات الملك - عاش الملك
17 موانى مناولة الحاويات ذات الحوض المفتوح
19 اللوجستيات متى إنطلقت ؟ وأين وصلت؟
20 الغازات البترولية المسالة LPG وناقلاتها LPGC
21 عام 2004 الإقتصاد البحرى من النهضة إلى التقدم
26 ميناء السخنة المحورى وأهميته الإستراتيجية للإقتصاد المصرى
33 أثر المعرفة فى تحديث إدارة الموارد البشرية وعلاقتها بالنمو الإقتصادى
34 من هنا وهناك
42 من عشوائية إلى مدينة تجارية موقف الترجمان يتحول إلى ميناء القاهرة البرى

إنترناشيونال نت
NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International
Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road .Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden Town

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
إبراهيم عوض

المستشار القانونى
المستشار محمد محمود بدر
المحامى بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2- 0122586455
اسكندرية Telefax.+2-03-4275117
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : +2-03-5745850

السويس
* ربان/أحمد بدوى
محمول:0123184320 - (+2)
* عبد الرحيم مصطفى
محمول: 0124614924- (+2)

سوريا
* ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس
(+963) - (43) - (711999)

لسعودية - جدة
تليفون: (6369985)-(2)-(+966)
فاكس: (6369459)-(2)-(+966)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 -1+

توزع فى جميع انحاء العالم



إحدى الشركات الرائدة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد وحوض البحر المتوسط

نشاط تداول الحاويات

يخضع نشاط تداول الحاويات لقانون حوافز الأستثمار رقم (٨) لسنة ١٩٩٧ كمنطقة حرة خاصة.

- طول رصيف الحاويات : ٩٧٠م
- الغاطس المسموح به : ١٣,٣م
- ساحات الحاويات : ٤٣٥٠٠٠م٢
- الطاقة السنوية للمحطة : ٨٠٠,٠٠٠ TEU
- المخزن المشترك LCL : ٦٠٠٠م٢
  بطاقة تخزينية : ٢٥٠حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة : ٤٨٠وحدة-مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات : ٦٠٠حاوية مكافئة / شهرياً
- النقــل بالقطــار : محطة واحدة

المعــدات:-

- ١ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٦٠طن .
- ٣ونش رصيف عملاق (POST PANAMAX) حمولة ٤٠طن .
- ٣ونش رصيف عملاق (SHIP TO SHORE) حمولة ٤١طن .
- ٢ونش رصيف متحرك MOBILE CRANE ٨٠&١٠٠ طن.
- ٦ونش ساحة عملاق R.T.G .
- ٢٧ونش ساحة تلسكوبى R.S .
- ٤٧جرار موانىء بالمقطورة .

نظام الحاسب الآلى:-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونياً بإستخدام نظم EDI حيث تتبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل (MOVINS CODECO,COARRI) .
- إستخدام أجهزة كمبيوتر محمولة لاسلكياً RDT لأول مرة بموانىء جمهورية مصر العربية لإحكام السيطرة على عمليات التشغيل فورياً داخل محطة الحاويات .

نشاط تداول البضائع:-

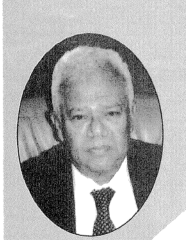
- يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالى من الخبرة .
- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٥٠٠٠طن
- معدل التداول ٨٠٠٠طن يومياً .
- تمتلك الشركة منشأين عائمين بمعدل تفريغ ٢٦٠طن الساعة للمنشأ الواحد.

الميناء الجاف :-

- فى ١٤نوفمبر عام ١٩٩٦تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشرمن رمضان على بعد ٥٠كم من القاهرة .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢.

رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
لواء بحرى / محمد جلال ياسين

بورسعيد - مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس Web site:www.pscchc.com
تليفون: ٠٦٦٣٢٢٣٥٨٦٢/٠٦٦٣٢٢٣٧١٥١ E-mail:info@pscchc.com
فاكس : ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩/٠٦٦٣٣٣٩٣٤٧ صندوق بريد رقم :ب١٢٣٩بورسعيد



شكراً لهذا الرجل





دوريات إهداء

أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون
بخالص الشكر الجزيل
والعرفان والتقدير
للسيد الربان

عاطف حسن مرونى

رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة
للنقل البحرى والبرى السابق
وعضو اللجنة العليا للسياسات (الحزب الوطنى)
الذى وصل بإسم (ريان) إلى أعلى المناصب البحرية
راجين من الله عزوجل
أن يوفقه فى حياته القادمة
وأن يمنحه الصحة والعافية

حركة الموانى المصرية
خلال شهر يونيه 2005

أجندة إنترناشونال

* يعقد إتحاد المصارف العربية يومى 1 و2 سبتمبر الجارى بمدينة شرم الشيخ منتدى مكافحة غسل الأموال وتمويل الإرهاب تحت رعاية البنك المركزى المصرى وبالتعاون مع إتحاد بنوك مصر ومجموعة العمل المالى لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.
* تصدر وزارة التجارة الخارجية والصناعة المصرية أوائل سبتمبر الجارى اللائحة الجديدة للإستيراد والتصدير التى تتضمن جميع الإجراءات الكفيلة بحماية المستهلك المصرى من السلع غير المطابقة للمواصفات ، وتوحيد الجهات الرقابية.
* يعقد يوم 4 سبتمبر الجارى بالقاهرة المؤتمر السنوى الخامس للإتصالات وتكنولوچيا المعلومات فى العالم العربى تحت رعاية الرئيس حسنى مبارك، ويفتتح المؤتمر الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء ويشارك فيه ألف مسئول حكومى رفيع المستوى وقادة المنظمات الدولية وعدد من الأكاديميين والباحثين المهتمين بقضايا التكنولوچيا.
* تجرى إنتخابات الرئاسة الحرة المصرية - لأول مرة فى مصر يوم 7 سبتمبر الجارى، وقد أقرت لجنة الإنتخابات إجراء الجولة الثانية فى حالة الإعادة يوم 17 سبتمبر الجارى.
* يعقد المؤتمر السنوى للجنة الدولية للرى والصرف ببكين يوم 10 سبتمبر الجارى ولمدة 7 أيام. وقد سبق أن إحتلت اللجنة القومية المصرية للرى والصرف المرتبة الأولى كأفضل أداء من بين أكثر من 86 لجنة دولية.
* تقرر إقامة دورة خاصة لمهرجان الإسماعيلية الدولى للفنون الشعبية يوم 10 سبتمبر الجارى، تنتقل بعده فعاليات المهرجان إلى مدينة شرم الشيخ لدعم تنشيط الحركة السياحية، وتستمر هذه الفعاليات حتى 16 سبتمبر الجارى.
* تنوى جمعية رجال الأعمال المصريين تنظيم زيارة عمل لأعضائها إلى السودان فى الفترة من 11 إلى 16 سبتمبر الجارى، حيث سيتم عقد لقاءات ثنائية بين المستثمرين المصريين ونظائرهم بالسودان.
* قرر مجلس الوزراء اليابانى الدعوة لإنتخابات عامة مبكرة فى 11 سبتمبر الجارى، وذلك بعد حل البرلمان ورفض مجلس الشيوخ تشريعاً قدمته الحكومة لخصخصة هيئة البريد اليابانية.
* يعقد وزراء النقل بدول الكوميسا إجتماعهم بشرم الشيخ خلال المدة من 11 إلى 15 سبتمبر الجارى ، حيث سيتم إستعراض مشروع الطريق البرى الرئيسى من القاهرة إلى لوكاسا بإعتياره مشروعاً رئيسياً لدول التجمع فى قطاع النقل.
* يقام بمدينة دبى خلال الفترة من 20 سبتمبر الجارى وحتى أول أكتوبر القادم تحت إشراف الهيئة العامة لشئون المعارض والأسواق المصرية مهرجان للمنتجات المصرية يتم فيه عرض لأحدث المنتجات بالإضافة إلى عروض تراثية مصرية للحرف اليدوية.
* يزور تيرى بروتون وزير المالية الفرنسية العاصمة الجزائرية فى نهاية سبتمبر الجارى، وذلك فى إطار المباحثات الجارية بين البلدين لتفعيل تحويل 30% من الديون الفرنسية المستحقة لدى الجزائر إلى إستثمارات، وقد سبق أن وقعت البلدين فى يوليو عام 2004 على إتفاقية مشاركة بقيمة 2 مليار يورو.

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال يونيه 2005

البيان	بضاعة عامة تقليدية ومواد كيماوية	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	خردة	أسمدة	زيوت وشحوم	بترول ومشتقاته	معدات متحركة ومتنوعة	مبردات ومجمدات	أخشاب	حيوانات حية	مقاومة للصدأ كربونات غازية	منتجات صلب	أغذية ومشروبات	حاويات	ترانزيت	إجمالي	عدد السفن
الإسكندرية	168.02	43.96	210.23	51.59	105.07	98.51	53.76	14.86	11.43	8419.51	0.20	50.49	0.32		176.71	1.43	9406.09	322
الدخيلة	339.9	483.08	181.50	36.52				22.65				6.01			139.27	17.38	1226.31	97
دمياط			4.51					0.14		16.06					174.10	0.54	195.35	251
بورسعيد	59.46		31.93					0.36			0.51				60.04	452.90	605.20	291
السويس	2.28	4.21						3.51							0.16		10.16	54
الأدبية	169.57	2.04	250			63.67		0.87			3.82	51.41			3.48		544.86	66
سفاجا	1.19	0.04	30.7				2.82	26.8		20.24	0.01						81.8	73
نويبع	4.19	0.64	0.28		0.13			1.24	0.05					0.14			6.67	108
السخنة			4.1			11.55									72.32	41.85	129.82	25
الإجمالي	744.61	533.97	713.25	88.11	105.20	173.73	56.58	70.43	11.48	8455.81	4.54	107.91	0.32	0.14	626.08	514.10	12206.26	1287

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال يونيه 2005

البيان	بضاعة عامة تقليدية ومواد كيماوية	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	أسمدة	زيوت وشحوم	مولاس	بترول ومشتقاته	معدات متحركة ومتنوعة	مبردات ومجمدات	أخشاب	حيوانات حية	كربونات غازية	أغذية ومشروبات	حاويات	ترانزيت	إجمالي	عدد السفن
الإسكندرية	18.72	52.2	68.22	4.41	60.79	11.69	83.02	6.9				22.24	0.00	104.40	7.26	439.40	310
الدخيلة		3.49	247.29		30.93		183.3							42.00	14.98	476.72	93
دمياط	10.85	7.55	78.78											146.95	1.82	245.95	245
بورسعيد	1.69		162											60.93	417.58	641.84	287
السويس	7.52	20.52	6.59	2.01				0.66	0.67	0.23		0.00	0.54	0.20		38.94	63
الأدبية	50.2	1.85	104.71	1.31	0.01			13.78						1.23		173.09	71
سفاجا	1.95	10.13	173.6		0.11			0.98	0.08	11.55			0.24			198.64	72
نويبع	16.19	8.39	2.4	0.11	0.15			4.24	0.89	0.51	0.08	0.15	8.15			41.26	108
السخنة	47.11		173.55	5.71										69.76		296.13	21
الإجمالي	153.78	104.13	1016.78	13.55	91.99	11.69	221.05	26.56	1.64	12.29	0.08	22.39	8.93	425.47	441.64	2551.97	1270

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال يونيه 2005

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
الأسكندرية	14867	9835	24702	136	437	573	25275
الدخيلة	10941	5913	16854	1418	1151	2569	19423
دمياط	1997	1547	3544	84	140	224	3768
بورسعيد	6150	6353	12503	55463	46585	102048	114551
السويس	23	27	50			0	50
الأدبية	88	117	205			0	205
السخنة	8087	12912	20999	4635		4635	25634
الأجمالى	42153	36704	78857	61736	48313	110049	188906

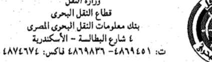
هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب بالموانى المصرية خلال يونيه 2005

الميناء	الأسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الأجمالى
وصول	325	0	51846	7269	39776	2989	28115	130320
مغادرة	0	0	23375	7286	17780	2569	18979	69989
الإجمالى	325	0	75221	14555	57556	5558	47094	200309

أعداد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال يونيه 2005

البيــان	سفن بضائع عامة	سفن صب جاف	سفن صب سائل	حاويات	سفن ركاب وسياحة	أخرى	إجمالى
الدخيلة	24	25	5	32	0	0	86
الإسكندرية	224	16	34	58	5	17	354
الأدبية	23	5	30	0	0	2	60
دمياط	129	17	11	109	0	23	289
الغردقة	0	0	0	0	0	0	0
نويبع	0	0	0	0	100	0	100
بورسعيد	107	5	4	130	20	14	280
سفاجا	17	6	3	1	36	0	63
شرم الشيخ	0	0	0	0	15	0	15
السخنة	7	2	0	9	0	0	18
السويس	19	1	0	1	19	1	41
إجمالى	550	77	87	340	195	57	1306

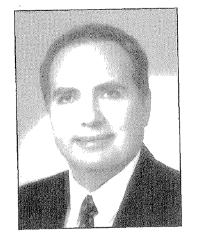


وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

﴿ يا أَيَّتُهَا النَّفْسُ الْمُطْمَئِنَّةُ * ارْجِعِي إِلَىٰ رَبِّكِ رَاضِيَةً مَّرْضِيَّةً * فَادْخُلِي فِي عِبَادِي * وَادْخُلِي جَنَّتِي ﴾ صدق الله العظيم

البقاء لله وحده

أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
ينعون بمزيد الحزن والأسى



السيد الدكتور الربان

أحمد حنفى محمود

الأستاذ بالأكاديمية العربية
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
ويشاطرون أسرة الفقيد
الأحزان فى مصابهم الأليم

أسكنه الله فسيح جناته وتغمده برحمته
وألهمنا وأهله وذويه الصبر والسلوان

الإتحاد الجمركي الخليجي ..

drayman100 @ yahoo .com

خطوة صحيحة على الطريق

بقلم الدكتور / أيمن النحراوى



بموجب الإتحاد الجمركى لدول مجلس التعاون الخليجى، أصبحت الدول الأعضاء منطقة جمركية واحدة تستبعد فيها الرسوم الجمركية واللوائح والإجراءات الجمركية المقيدة للتبادل التجارى بين الدول الأعضاء، بما يعنى معاملة السلع المنتجة فى أى من دول المجلس معاملة المنتجات الوطنية فى الدول الأخرى، وعدم خضوعها لأية إجراءات جمركية عند إنتقالها فيما بين الدول الأعضاء. على الجانب الآخر تطبق هذه الدول لوائح جمركية موحدة وتعريفة جمركية موحدة بواقع 5% على التجارة مع العالم الخارجى مع مراعاة الإجراءات المتعلقة بحماية الصناعة الوطنية بما فى ذلك مكافحة الإغراق والإجراءات الإحترازية والتعويضية.

ووفقاً لبنود الإتفاقية تستثنى من الرسوم الجمركية قائمة من السلع المعفاه تضم 417 سلعة بالإضافة إلى الإعفاءات الواردة فى قانون الجمارك الموحد لدول المجلس، كما تمنح المنشآت الصناعية لدول المجلس إعفاء على الرسوم الجمركية على وارداتها من مستلزمات الإنتاج والمعدات وقطع الغيار والمواد الخام ونصف المصنعة ومواد التعبئة والتغليف.

ويقوم الإتحاد الجمركى على مبدأ نقطة الدخول الواحدة ومن ثم فإن أى منفذ جمركى برى أو بحرى أو جوى لدول المجلس يعد نقطة دخول للبضائع الأجنبية لأى دولة من الدول الأعضاء، بحيث يتم من خلاله إتمام جميع الإجراءات الجمركية، وتحصيل الرسوم الجمركية علي أن يتم توزيع أنصبة الدول الأعضاء من الإيرادات الجمركية وفقاً للوجهة النهائية للسلعة.

آثار إيجابية ووفورات

وهكذا فمن المنظور الإقتصادى فقد حققت تجربة مجلس التعاون لدول الخليج العربية نتائج إيجابية على أصعدة التبادل التجارى والتنسيق الجمركى بما سهل تدفقات حركة التجارة البينية بين الدول الأعضاء، وهو ما إنعكس فى إقامة منطقة التجارة الحرة والإتحاد الجمركى وسهلت حرية إنتقال العمالة ورؤوس الأموال ومختلف الأنشطة الإقتصادية، ومن منظور آخر فقد دعم ذلك المركز التفاوضى لدول المجلس من حيث الموقف الجماعى والتمثيل الموحد حيث تقوم دول المجلس بتنسيق سياساتها وعلاقاتها التجارية تجاه الدول والتجمعات الإقتصادية الدولية.

وهكذا يمكن أن نقرر بدرجة عالية من الموثوقية أن مجلس التعاون لدول الخليج العربية قد قطع شوطاً هاماً فى مجالات التنسيق والتعاون السياسى والإقتصادى، جعلته يقترب بدرجة كبيرة من مثيليه من التجمعات الإقتصادية مثل الإتحاد الأوروبى لدرجة طرحت مسألة إنشاء إتحاد نقدى وعملة خليجية موحدة، وهو ما يمثل أعلى درجات التنسيق والتعاون بين أى مجموعة من الدول على المستوى الإقتصادى.

النقل والمواصلات

ومن منظور النقل والمواصلات يمكن أن نقرر أن التعاون الخليجى قد إنعكس بصورة إيجابية على هذا القطاع الهام والحيوى بمختلف وسائل النقل والمواصلات على المستوى المحلى فى كل دولة، ثم على المستوى الإقليمى والمستوى الدولى، وبمختلف وسائل النقل البرى والبحرى والجوى، فأكبر الدول الخليجية وهى المملكة العربية السعودية تمتلك مينائين للتجارة الدولية يعدان ضمن أوائل الموانئ فى منطقة الشرق الأوسط والخليج العربى والبحر الأحمر وهما مينائى جدة الإسلامى والدمام فضلاً عن أن المملكة تضم واحدة من أفضل شبكات الطرق البرية فى المنطقة، وإمتداد شبكة للنقل بالسكك الحديدية بين الدمام والرياض تمثل واحدة من أوائل الخطوط الرائدة للنقل بالسكك الحديدية فى منطقة الخليج العربى وهذه الشبكة تمثل حجر الزاوية فى إنشاء خطوط للنقل بالسكك الحديدية بين دول مجلس التعاون الخليجى، وهو ما أثبتت جدواه الدراسات الفنية ودراسات الجدوى الإقتصادية من وجود مؤشرات إيجابية متوقعة لربط الدول الخليجية من خلال السكك الحديدية، والتى يدعمها ويعززها زيادة معدلات التبادل التجارى وزيادة حركة التجارة البينية بين دول المجلس، وهى إحدى ثمار نشأة مجلس التعاون الخليجى.

كذلك تبرز حركة النقل الدولى واللوجستيات فى دولة الإمارات العربية المتحدة والتى يوجد بها أكثر من سبعة موانئ يأتى فى مقدمتها ميناء دبى بمينائيه ميناء زايد وميناء راشد والمنطقة الحرة فى جبل على، حيث تداول الميناء عدد يصل إلى خمسة ملايين حاوية أهلته لكى يصبح فى مقدمة الموانئ العالمية حيث تتردد على هذا الميناء كبريات الشركات الملاحية على مستوى العالم وتربطه بالموانئ المحيطة شبكة عالية الكفاءة من شبكات سفن الحاويات الرافدية لنقل البضائع والسلع إلى مختلف الموانئ العالمية، وفى مقدمتها الموانئ الرافدية لدول مجلس التعاون الخليجى، إعتباراً لعامل المسافة والعلاقات التجارية.

إن إنشاء مجلس التعاون الخليجى قد أتى بثماره والتى إتضحت فى قدرة الدول الخليجية علي التنسيق فيما بينها وإيجاد أرضية مشتركة للتعاون، تعد مثالاً إيجابياً يحتذى به ومحل إعتزاز وتقدير كل عربى، وفى قدرته على مواجهة التحديات المستقبلية على مختلف المستويات والأصعدة.



آخر أخبار هيئة قناة السويس

مؤتمر صحفى عالمى



الثلاثاء 26 يوليو2005 بمركز أبحاث هيئة قناة السويس بالإسماعيلية،
عقد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس مؤتمراً صحفياً عالمياً بقاعة المؤتمرات بمركز الأبحاث بالإسماعيلية شهده السادة أعضاء مجلس الإدارة، وممثلوا أجهزة الصحافة والإعلام المصرية والعربية والأجنبية، وذلك بمناسبة الإحتفالات بالذكرى الـ 49 لتأميم قناة السويس.

وفى بداية المؤتمر طلب السيد الفريق رئيس الهيئة الوقوف دقيقة حداد على شهداء كارثة شرم الشيخ، وقد أعلن السيد الفريق/ رئيس هيئة قناة السويس أن القناة آمنة تماماً أمام حركة الملاحة العالمية مشدداً على أن هناك تضامناً من جميع الأجهزة الأمنية لتأمين القناة التى تعتبر أحد المصادر الرئيسية للدخل القومى مشيراً إلى أن هناك معايير للسلامة وقيود أمنية يتم تطبيقها لحماية السفن العابرة، وقال أن التهديدات الإرهابية دائماً موجودة ويتم وضعها فى الحسبان، وأضاف أنه ليس بمقدور أحد أن يعبث بأمن القناة خاصة بعد تطبيق كود الملاحة والأمن فى الموانى والممرات الملاحية مع أوائل عام 2004 جاء ذلك فى المؤتمر الصحفى العالمى الذى عقده الفريق فاضل أمس بمناسبة الذكرى الـ49 لتأميم القناة.

وقال الفريق فاضل أن القناة حققت أعلى إيرادات فى تاريخها خلال العام المالى 2004 / 2005، وبلغ 3 مليارات و290 مليون مليون دولار نتيجة عبور 17 ألف و334 سفينة بلغت حمولتها الصافية 647 مليون طن. وذلك مقابل مليارين و818 مليون دولار حققتها القناة خلال العام الماضى 2004/2003 نتيجة عبور 16 ألف و176 سفينة بلغت حمولتها الصافية 578 مليون طن بنسبة زيادة قدرها 16% من الإيرادات و7.2% من أعداد السفن.

وأضاف الفريق رئيس هيئة قناة السويس أن القناة حققت زيادة فى أحجام الحمولات العابرة خلال العام المالى الماضى بلغت 58% من سفن الحاويات و22% من ناقلات البترول و 6% لسفن الصب و9% لحاملات السيارات، و 5%. فقط للسفن الحربية.

وقال أن نظام العبور الحديث الذى تم تطبيقه حديثاً حقق إيرادات للقناة خلال العام المالى2005/2004 بلغت 37.5 مليون دولار، وذلك مقابل 25.9 مليون دولار خلال العام المالى 2004/2003.

وأرجع الفريق فاضل الزيادة فى الإيرادات إلى التطوير المستمر للمجرى الملاحى لإستيعاب الزيادة المطروحة فى حجم الحمولات وأسطول النقل البحرى العالمى، والسياسة التسعيرية المرنة لجعل القناة الطريق الأرخص والأسرع والأكثر أماناً من الطرق البديلة وإرتفاع أسعار البترول - مما أدى إلى إرتفاع تكلفة الرحلات فى الطرق البديلة عن القناة ، وإرتفاع معدلات النمو فى الهند واليابان والصين. مما أدى إلى زيادة معدلات حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا بين الشرق والغرب.

وأشار الفريق فاضل إلى أن قناة البحرين لن يكون لها أى تأثير على حركة الملاحة بالقناة مشيراً إلى أنها عبارة عن أنبوب مائى فى بعض أجزائه، أو يمكن أن يطلق عليه (ترعة صغيرة) جزء منها مكشوف والآخر مغطى. الهدف منها رفع منسوب مياه البحر الميت الذى يتعرض للإندثار بالإضافة إلى توليد الكهرباء. وبالتالى ليست هناك قناة ملاحية بالمعنى المفهوم.

عبور حاويات الجيل لخامس

أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس من منطلق تنفى خطة تطوير شاملة فى شتى مجالات العمل بقناة السويس وبفكر متطور .. أثمرت تلك الجهود الإرتقاء بمواصفات قناة السويس حتى أصبحت قادرة اليوم على إستيعاب 100% من أجيال الحاويات التى تبنى حالياً والتى ستبنى مستقبلاً فى القرن القادم. للمرة الثانية عبرت قناة السويس يوم الجمعة 17 يونيو 2005 ولأول مرة الحاوية العملاقة EVER CHAMPION وتبلغ حمولتها الكلية 94884 طن، وتحمل 7559 حاوية يبلغ طولها 320 متراً، وعرضها 42.80 متراً، وترفع علم جزر المارشال، وسددت رسوم عبور حوالى 416 ألف دولار، وبدأت رحلتها الأولى من ميناء شنغهاى بالصين ومتجهة شمالاً إلى ميناء نوتردام، وتتبع خط EVER GREEN

قناة السويس تحقق أعلى حمولات صافية منذ الإفتتاح الأول

حققت قناة السويس يوم الثلاثاء الموافق 21 يونيو 2005 أعلى حمولات صافية منذ إفتتاحها..
بلغت قيمة الحمولات الصافية 2.5 مليون طن حمولتها 62 سفينة عبرت من كلا الإتجاهين وحققت أعلى إيراد يومى فى تاريخ القناة قدره 12.8 مليون دولار.
وذلك من منطلق السياسات التسويقية الناجحة التى تتبعها إدارة قناة السويس برئاسة السيد الفريق/ أحمد فاضل والتى تقوم على عدم فقد أى طن بضاعة أو سفينة يمكن عبورها قناة السويس.

الملاحة فى قناة السويس

أصدر قسم الإحصاء . إحصائية الملاحة عن الستة شهور عن عام 2005 (يناير. فبراير . مارس . أبريل. مايو . يونية) جاء فيها:
إجمالى عدد السفن العابرة 8702 سفينة حمولاتها 322.365 مليون طن . بزيادة 482 سفينة، والحمولات بزيادة 25.231 مليون طن بنسبة 8.5% عن نفس الفترة من عام 2004

** من بين السفن العابرة:
1650 ناقلة بترول حمولاتها الصافية 71.057 مليون طن
1744 ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية 51.402 مليون طن
20 ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية 892 ألف طن
890 سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية 8.962 مليون طن
3159 سفينة حاويات حمولاتها الصافية 154.504 مليون طن
761 حاملة (صنادل . جرارات متحركة . سيارات) حمولاتها الصافية 32.520 مليون طن
44 سفينة ركاب حمولاتها الصافية 792 ألف طن.
434 سفينة أنواع أخرى حمولاتها الصافية 2.236 مليون طن.،

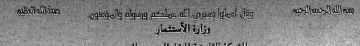
بمقارنة إحصائية الملاحة عن الستة أشهر من عام 2005 بمثيلتها عن نفس الفترة من عام 2004 نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية:
- ناقلات البترول بمقدار 6.219 مليون طن بنسبة 9.6%
ـــسفن الحاويات بمقدار 19.236 مليون طن بنسبة 14.2%
- حاملات السيارات 2.360 مليون طن بنسبة 9.4%
ـــسفن بضائع 338 ألف طن بنسبة 3.9%
ـــناقلات 212 ألف طن بنسبة 31.2%
ـــسفن الركاب 97 ألف طن بنسبة 14.00
حاملات صنادل ألف طن بنسبة 0.8%
سفن الصب 246 ألف طن بنسبة 0.5%

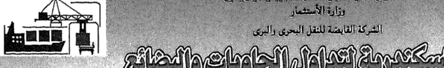
الجمعية البحرية المصرية

تم أخيراً إعلان أسماء الفائزين فى إنتخابات ثلث أعضاء مجلس الإدارة عن الترشيحات بالجمعية العمومية العادية والمنعقدة فى 25 مايو 2005 وهم:
الأستاذ/ محمد إسماعيل عيد
الدكتور/ محمد كمال حمدى
الأستاذ/ حمدى مدكور
الأستاذ/ عاصم نصير
الأستاذ/ سعيد وصفى
كما تم تشكيل هيئة المكتب فى أول إجتماع للمجلس فى 18 يوليو سنة 2005 وهم:
دكتور/ أحمد عبد المنصف رئيساً
ربان / عاطف مرونى نائب الرئيس
لواء / صالح محمد صالح أمين عام
أستاذ/ حسن الخشاب أمين الصندوق
دكتور/هشام صادق رئيساً للجنة الثقافية
أستاذ/ محمد إسماعيل عيد رئيساً للجنة الإجتماعية

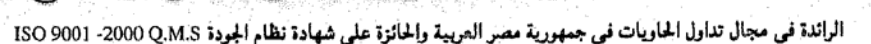












قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيــان	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
	الأصول طويلة الأجل :	
	الأصول الثابته :	
٨٩٩٨	مبانى وأنشاءات	٩٥٠٢
١٩٩٧	آلات ومعدات	١٩٠٤
٩٣٩٦٥	وسائل نقل وأنتقال	١٠١٥٤٦
٣٠٣	عدد وأدوات	٣٤١
٩٨٩	أثاثات وتجهيزات مكتبية	٩٤١
١٠٦٢٥٢		١١٤٢٣٤
	مشروعات تحت التنفيذ	
٦٩٣٥	تكوين أستثمارى	٦٦١٢
٥٤٢٤٢	أنفاق أستثمارى	٣٣٠٥٩
	أستثمارات طويلة الأجل	
٥٧٥٧٥	أستثمارات فى أسهم شركات أخرى	٥٥٥٧٥
	أصول غير ملموسة	
٢١٠٧٥	نفقات مرسملة	٢١٣٠٥
٠	نفقات مؤجلة	.
٢٤٦٠٧٩	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	٢٣٠٧٨٥
	الأصول المتداوله	
	المخزون	
٢٨٥٢٩	مخزن مواد ووقود وقطع غيار	٢٠٤٩٥
٠	أعتمادات مستنديه لشراء سلع وخدمات	٠
	عملاء وأوراق قبض وحسابات مدينة	
١٠٥٦٦	عملاء (بعد خصم المخصص البالغ قيمته ٥٨٦٦	١١٨٨١
٦٨٧	أيرادات مستحقة التحصيل	٢٠٩
٤٣٣	مصروفات مدفوعة مقدماً	٤٤١
١٦٥٧	موردين	٢٣٠
٠	حسابات مدينة لدى الشركة القابضة	٠
٨٨٥٤٩	حسابات مدينه أخرى	٦٦٨٥٢
	النقديه بالبنوك والصندوق	
٣٥٩	غطاء خطابات الضمان	٣٥٩
٤٦٠٤٩	حسابات بالبنوك	٧٦٥٩٨
١٦٦	نقديه بالصندوق	٠
١٧٦٩٩٢	**مجموع الأصول المتداوله**	١٨٧٠٩٥

تابع قائمة المركز المالى المعدله فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيــان	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
	الألتزامات المتداولة	
	المخصصات	
١٨٢٧٢	مخصص ضرائب متنازع عليها	١٤٧٧٢
٨٠٢٨	مخصص مطالبات ومنازعات	٨٠٢٨
٥٤٦٩	مخصصات أخرى	٥٤٦٩
	موردون وحسابات دائنة	
١٠٨٤٩	موردين	١٢٥٥٠
٢٤٨٥٢	حسابات دائنة للمصالح والهيئات	١٢٦٧٣
٣٠٤٢٣	دائنو توزيعات	٨٤٣٥٥
٤٣٥٠	مصروفات مستحقة السداد	٨٢٤٦
٤٦٣٨	عملاء	١٥٧٩
٧٢٤٣٥	حسابات دائنه أخرى	٧٠٣٥٧
١٧٩٣١٦	**مجموع الألتزامات المتداوله**	٢١٨٠٤٩
٩٧٦	**رأس المال العامل**	٣٠٩٦٤-
٢٤٦٧٥٥	**اجمالى الأستثمار ويتم تمويله على النحو التالى**	١٩٩٨٢١
	حقوق الملكية	
١٢٣٠٠٠	رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠
	الأحتياطيات	
٣٩٤٢٤	أحتياطى قانونى	٣٩٤٢٤
١٨٧١٣	أحتياطيات أخرى	١٨٧١٣
٩٣	أحتياطى رأسمالى	٩٣
٤٩٩٠١	صافى الربح	٠
٢٣١١٣١	**مجموع حقوق الملكية**	١٨١٢٣٠
	ألتزامات طويلة الأجل	
٦٠١٥	قروض طويلة الأجل من البنوك	٦٦٨٣
٩٦٠٩	حسابات دائنه أخرى (طويلة الأجل)	١١٩٠٨
١٥٦٢٤	**مجموع الألتزامات طويلة الأجل**	١٨٥٩١
٢٤٦٧٥٥	**اجمالى تمويل الأستثمار**	١٩٩٨٢١

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيان	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
٤٧٥٠٥	صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	١٠٤٧١٥
(٢٣٦٧٧)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الأستثمارى	٢٤٨٢٧-
(٥٤٢١١)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	١١٨٣٦٥-
٣٠٣٨٦-	صافى التدفقات النقدية خلال العام	٣٨٤٧٧-
٧٦٩٥٧	رصيد النقدية فى بداية العام	١١٥٤٣٤
٤٦٥٧١	رصيد النقدية فى نهاية العام	٧٦٩٥٧

قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٤/٧/١ حتى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيان	٢٠٠٣/١٢/٣١
١٢٥٤٢٢	أيرادات النشاط	١٠١٢٩٢
(٤٣٠٥٨)	يخصم : تكلفة إيرادات النشاط	(٣٩٣١٦)
٨٢٣٦٤	**مجمل الربح**	٦١٩٧٦
	يضاف اليه :	
٧٥١	أيرادات أستثمارات مالية	٨٨٩
	إيرادات وأرباح أخرى	
٤٧٠	مخصصات أنتفى الغرض منها	١٢٨٩
	يخصم منه :	
	المصروفات الأدارية	
(٧٢)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الأدارة	(٥٦)
(٧٦٧٨)	مصروفات ادارية أخرى	(٥٥٢٩)
	أعباء وخسائر متنوعة	
(٣٥٠٠)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٣٤٩٥)
(١١٦٧)	أعباء وخسائر متنوعة	(٦٠)
٧١١٦٨	**صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة**	٥٥٠٠٤
(٢٢١٣)	المصروفات التمويلية	(٢١٥٧)
١٧٨٥	فوائد دائنة	٤٨٠٦
٧٠٧٤٠	**صافى أرباح النشاط**	٥٦٦٥٣
	يضاف اليه (يخصم منه)	
٨٦٠	أرباح فروق عملة	١٣٠٢
(١٨٣٤)	أيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة (٢٧٩٥)	(٧٢٣)
٠	أرباح رأسمالية	٥
٥٩٧	إيرادات غير عادية	٣٦٢٧
٧٠٢٨٣	**صافى الربح قبل ضرائب الدخل**	٦٠٨٦٥
٢٠٣٨٢	**ضريبة الدخل**	١٧٦٦٣
٤٩٩٠١	**صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل**	٤٣٢٠٢

نبذه عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001- 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ٢٠٠ مليون جنيه ورأس المال المدفوع ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤,٦ مليون سهم القيمة الإسمية للسهم ٥ جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٥٥,٧١٪ القطاع الخاص ٤,٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠٪.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ٢٣١,١٣١ مليون جنيه فى ٢٠٠٤/١٢/٣١

السياسات المحاسبية: يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى بالإضافة إلى إستثمارات مالية فى شركة إسكندرية للأعمال والخدمات البحرية بالإضافة إلى إستثمارات فى الشركة المصرية للمشروعات المتكاملة (ترجمان جروب)

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية:

تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات .

لمزيد من المعلومات عن الإستثمار فى مصر إطلع على بوابة الإستثمار WWW.investment.gov.eg

رئيس قطاع الشئون المالية	رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد	محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور

قمنا بإجراء فحص محدود للقوائم المالية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع – شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ وتتمثل فى قائمة المركز المالى فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ بإجمالى إستثمار قدره نحو ٢٤٦,٧٥٥ مليون جنيه وكذا قائمة الدخل عن الستة أشهر المنتهية فى ذلك التاريخ بصافى ربح قبل الضريبة قدره نحو ٧٠,٢٨٣ مليون جنيه وكذا قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المشار إليها والتى أستخرجت منها القوائم المالية المختصرة المرفقة. وهذه القوائم المالية وصحة البيانات الواردة بها هى مسئولية إدارة الشركة وتنحصر مسئوليتنا فى إصدار تقرير عن هذه القوائم فى ضوء فحصنا المحدود لها.

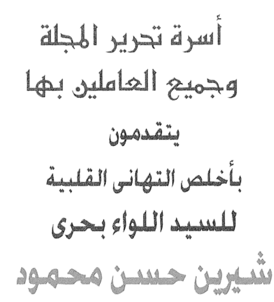
وقد تمت مراجعتنا وفقاً لمعيار المراجعة المصرى الخاص بالفحص المحدد ويتطلب هذا المعيار تخطيط وأداء الفحص للحصول على تأكيد مقبول بأن هذه القوائم المالية لا تحتوى على أخطاء مؤثرة حيث إقتصرت أعمال الفحص على تطبيق الإجراءات التحليلية على البيانات المالية والحصول على البيانات من مسئولى الشركة وهى بهذه الصورة أضيق نطاقاً من إجراءات المراجعة التى تجرى طبقاً لمعايير المراجعة المصرية بغرض إبداء الرأى على القوائم المالية بشكل متكامل فى نهاية السنة المالية .

وبناءً على ما قمنا وما تم إبلاغه للشركة بكتاب الإدارة رقم ٦٨ بتاريخ ٢٠٠٥/٢/٩ وما يترتب عليه لم يتبين لنا وجود تعديلات أخرى جوهرية أو مؤثرة على القوائم المالية المذكورة.

مراقب الحسابات	مدير عام	وكيل الوزارة	وكيل أول الوزارة
محاسب/ آمال عبد المحسن عبد ربه	نائب مدير الإدارة	نائب أول مدير الإدارة	مدير الإدارة
	محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ أسحق عمر مرسى	محاسب/ ضياء السيد أبو طه









أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها

يتقدمون

بأخلص التهانى القلبية

للسيد اللواء بحرى

شيرين حسن محمود

بثقة القيادة السياسية

على تجديد تعيين سيادته

رئيسا لقطاع النقل البحرى

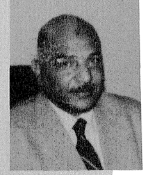
بالدرجة الممتازة بوزارة النقل



بقرار السيد الدكتور رئيس مجلس الوزراء

رقم 1115 لسنة 2005

وذلك لما حققه من إنجازات بقطاع النقل البحرى



ويتمنون لسيادته دوام التقدم والنجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

زيارة معالي أفتيموس متروبولوس

سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية لمصر



مذكرة تفاهم بين وزارة النقل والمنظمة البحرية الدولية IMO

رغم الظروف القاسية التى مرت بها مصر فى هذا اليوم الذى شهد وقوع تفجيرات عنيفة إستهدفت حافلة ركاب وفندق غزالة وسوق تجارى فى مدينة السلام بشرم الشيخ لكن التقدم والمدنية والبناء الذى يضع أساسه الدكتور عصام شرف وزير النقل فى تأمين وسائل النقل البرية والبحرية جعل المنظمة البحرية الدولية تقتنع تماماً أن الإرهاب لن ينول من مصر مكانتها ولكن يزحف الدمار على العمران خاصة فى وسائل النقل وخصوصاً فى ساحة المنشآت البحرية.

فقد وقع الدكتور عصام شرف وزير النقل والمواصلات مذكرة تفاهم بين الحكومة المصرية ممثلة فى وزارة النقل والمنظمة البحرية الدولية IMO ممثلة فى السيد «أفتيموس متروبولوس» سكرتيرها العام من أجل تنمية قطاع النقل البحرى المصرى على المستوى العالمى، وقال الدكتور عصام شرف: «إن هذه المذكرة تهدف إلى دعم التعاون بين مصر والمنظمة فى جميع المجالات التى تتعلق بأنشطة النقل البحرى خاصة فى مجالات تدريب الربابنة والعاملين بقطاعات النقل البحرى المختلفة.

ولأن مصر قد شهدت مؤخراً ولأول مرة إنشاء أول معهد متخصص فى العالم للنقل البحرى لصناعات الغاز الطبيعى فقد أشاد الوزير بهذا الحدث قائلاً: «لقد وضعنا حجر الأساس لهذا المعهد المتخصص الفريد فى مصر سواء للعاملين بناقلات الغاز ومنصات الغاز البحرية أو سفن الخدمات غير الساحلية لحقول الغاز البحرية كما أنه سيعقد لأول مرة فى مصر برنامج تدريبى للمراجعين الدوليين وهو برنامج جديد يهدف إلى إعداد الخبراء الذين سيقومون بمراجعة مدى إلتزام دول العالم بالإتفاقيات الدولية البحرية.

أما ما قاله السيد متروبولوس عن مصر وأمنها وقوة سيطرتها على الأمن والأمان فيها فقد أكد أن مصر سباقة فى وضع المبادئ والأسس لمكافحة الإرهاب منذ حادث إختطاف السفينة «كيلى لاورو» كما أن المنظمة تتكاتف مع الدول لصد أى هجمات إرهابية على النقل البحرى.

مؤتمر بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

عقد يوم الخميس الموافق الثامن والعشرين من شهر يوليو مؤتمراً بمناسبة زيارة سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية السيد H.E. Efthimios Mitropoulos لجمهورية مصر العربية. وكان المؤتمر فى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى بحضور كل من السيد الدكتور عصام شرف وزير النقل والسيد الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية والسيد متروبولوس سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية وعدد كبير من رجال البحرية والعاملين بقطاع النقل البحرى وحشد من الصحفيين القوميين والمعارضين. كما حضر المؤتمر اللواء محمد يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للملاحة واللواء إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية.

إستهل المؤتمر بكلمة للدكتور جمال مختار بالترحيب بالسيد متروبولوس وإعطاء نبذة قصيرة عن سيرته الذاتية قائلاً إنه قد تم إنتخابه سكرتيراً عاماً للمنظمة البحرية الدولية عام 2003 وأن من أهم أولوياته بإعتباره سكرتيراً عاماً للمنظمة أن يعمل جاهداً على تحقيق أهدافها المتمثلة فى تقدم خدمات ذات جودة عالية وأوضح أن التحدى الذى ستواجهه المنظمة خلال السنوات القادمة هو الحفاظ على سلطتها ومصداقيتها ومكانتها بإعتبارها واحدة من أهم الكيانات والمنظمات البحرية العالمية. وأضاف أن الواجب الأول للمنظمة

زيارة هيئة قناة السويس بالإسماعيلية

إستقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس وفد رفيع المستوى من منظمة IMO بمقر هيئة قناة السويس بالإسماعيلية برئاسة السيد متروبولوس سكرتير عام المنظمة، وبرفقته اللواء/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى بالإسكندرية. ومن خلال اللقاء تم عقد مباحثات عن أهم إنجازات قناة السويس ودورها الحيوى فى دعم الإقتصاد العالمى.

وبعد الإجتماع تم عقد مؤتمر صحفى مصغر حول ما دار من مناقشات فى الإجتماع.







هو التاكيد على أنها ليست تعمل على منع الحوادث البحرية فحسب بل هى أيضاً تعمل جاهدة على تقليل المخاطر والحد من حدة تأثيرها على الأرواح البشرية والممتلكات والبيئة. وأوضح أيضاً أن من أهم أهداف المنظمة أن تجعل الرأى العام والسياسيين الذين يتم إبلاغهم أول بأول بنشاط وأعمال المنظمة فى خدمة هذه الصناعة التى تمثل "نظف" وأرخص وسيلة لنقل أكثر من 90% من بضائع العالم، مدركين كل الإدراك بمدى فاعلية وحيوية إسهام المنظمة فى المجهودات العالمية لضمان بيئة بحرية نظيفة وصحية قدر المستطاع.

ثم بدأ السيد متروبولوس حديثه بدعابة حيث أوضح أنه لا يفهم شيئاً مما قاله الدكتور جمال مختار باللغة العربية ولكن لعلمه بأن الدكتور جمال مختار يحبه حباً شديداً فهو يتوقع أنه كان يمدحه. أعرب السيد متروبولوس عن سعادته الغامرة لتوقيعه المذكرة الإبتدائية بخصوص التعاون بين المنظمة والأكاديمية مع معالى الوزير عصام شرف والدكتور جمال مختار وشكر الأكاديمية وإدارتها علي المجهود الذى قامت به فى التنمية البشرية ومتابعة التكنولوچيا حيث أنه قد قام بزيارة الأكاديمية منذ 9 سنوات وحين أتى هذه المرة أسره كثيراً هذا التقدم الشديد كما أسره أن يجد المحاكى على أعلى مستوى من التكنولوچيا وأنه متزامن ومواكب لأحدث التطورات العصرية وأضاف أن الدراسة بالأكاديمية قد مكنت الخريجين من اللحاق بركب المنافسة العالمية. وقد كان للأكاديمية السبق عام 2002 ولأول مرة فى حوض البحر المتوسط فى إستضافة وفود من المنظمة وأنا ألحظ فى زيارتى هذه المرة أن الأكاديمية حريصة دائماً على تطوير نفسها.

وندد السيد متروبولوس بالإرهاب قائلاً لن أسمح للإرهاب أن يعرقل تقدمنا فهم يهدمون ونحن نبنى ولكننا سننتصر فى النهاية وأعلن تعاطفه الكبير مع ضحايا الإرهاب وتقدم بالعزاء منه ومن شعبه لشهداء حادث شرم الشيخ.

وقال أيضاً أنه يعلم جيداً أن البرامج الخاصة بالتعليم والتدريب بالأكاديمية تتطور دائماً وفقاً لمتطلبات المنظمة ووفقاً لمقاييسها وأن مصر من أول البلاد التى تصدر شهادات السلامة والأعمال الإدارية ومع تقدم التكنولوچيا التى يعلم أن الأكاديمية تستحدثها دائماً وفقاً لمتطلبات الأسواق العالمية ومع التغير المستمر فى الملاحة الناتج عن التقدم التكنولوچى والتغيرات الإدارية فهو يحث على ضرورة إعطاء المزيد من الإهتمام لتنمية الموارد البشرية كما يحدث على ضرورة الحاجة إلى بنية تحتية لإنتاج كوادر عمل مؤهلة تأهيلاً عالياً للتعامل مع التكنولوچيا. ولقد إرتكزت بنيتنا التحتية فى شركات الملاحة علي المهارات الشخصية. ولقد كلفنى الإهتمام بالسلامة البحرية وتدريب الموارد البشرية تكاليف باهظة. فلم نتقدم ولن نتقدم إلا بإعطاء الخدمة اللازمة للمعاهد البحرية المختلفة فلقد قمنا بوضع البنية الأساسية وطورناها بحيث تواكب تغيرات العصر وقمنا بتدريب الأفراد على إستخدام التكنولوچيا المتطورة المعقدة فى الإدارة الملاحية. ففى كل خططنا التطويرية كان الإهتمام الأكبر ينصب على تنمية الموارد البشرية وذلك بتوظيف طاقاتها وتأهيلها لحسن التعامل مع التكنولوچيا. ومنذ عام 2001 وجهنا جهودنا لمراقبة العيوب ولمسها لتعديلها وتصليحها. وقمنا بإصدار تعليمات موثقة من أجل تقليل أخطار الحوادث وتجنب أى تلوث كارثى. وكل ما أصدرناه من تعليمات كان بخصوص السلامة البحرية وأمن المعدات والبيئة. وعلى الأكاديمية متابعة ذلك لأنها أعطيت صلاحية إصدار مثل هذه الشهادات وإقامة تدريبات للأفراد فى الدول النامية وأفريقيا. كما أعلن السيد متروبولوس أنه لابد من التطوير المستمر للمحافظة على مستوى الجودة وتخريج أفراد ماهرين قادرين على التعامل مع تحديات العصر وتوفير أشخاص مدربين يتمتعون بإمكانيات فائقة.

ثم قام بتقديم الشكر للدكتور جمال مختار قائلاً أخيراً وليس آخراً أتقدم بخالص الشكر وفائق التقدير ووافر الإحترام للدكتور جمال مختار لما بذله من مجهودات على مدار السنوات الماضية كما أشكره على تطويره وتجديده وإدارته لهذه المؤسسة. ثم دعا للدكتور جمال مختار بمزيد من الصحة والنجاح المستمر وكذلك لمعالى الوزير عصام شرف وللأكاديمية وطلابها وتقدم بإعطاء الدكتور جمال مختار ميدالية المنظمة البحرية الدولية للدلالة على تقدير المنظمة لجهده العظيم.

ثم إستأنف الدكتور جمال مختار حديثه قائلاً أنه لابد أن يعيد الحق لأصحابه وإذا كان هناك من يستحق التقدير هو مصر والقوات البحرية وقطاع النقل البحرى الذين لولاهم ما كنا إستطعنا أن نفعل ما فعلناه وقال أن كل ما حققوه من إنجازات ما لم يكن ليتم لولا دعم وزير النقل الراحل حمدى الشايب والسيد وزير النقل الحالى الدكتور عصام شرف وأضاف قائلا أن جميع الأصول مملوكة لمصر وأن الأكاديمية لا تملك شيئاً منها أما بالنسبة للإدارة فيمكن أن يقال أنها مخصخصة وقال أنه بعد أن قطعت الدول العربية المعونة قامت مصر العظيمة ووزارة النقل بدعم الأكاديمية مما مكنها من الإستمرار ولم تمت كما كان متوقع لها. ثم أخذ يتحدث عن صداقته الشديدة للسيد متروبولوس منذ أن كان نقيباً فى خفر السواحل. وأوجز الدكتور جمال مختار





الريان سامى أبو سمرة أثناء مصافحته لضيف مصر

أهم أعمال المؤتمر فى ثلاث نقاط:

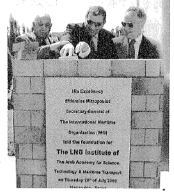
1- تجميع كل أنشطة المنظمة البحرية الدولية فى I. M.O Compound

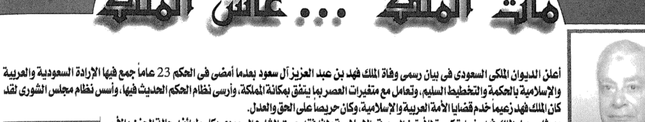
2- عمل Safety Compound.

3- الدراسات التأهيلية.

وفى ختام حديثه قال أن هناك الآلاف الذين قد حصلوا على شهادات السلامة وشهادات الأهلية مما يجعل مصر أول دولة تقوم بذلك وأشار إلى مدى إهتمام مصر بالسلامة البحرية المتمثل فى تحول مصلحة الموانى والمنائر إلى الهيئة العامة لسلامة الملاحة البحرية.

وإختتم السكرتير العام للمنظمة برنامج الزيارة بتفقد موقع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى بأبى قير حيث وضع حجر الأساس لمعهد (LNG) الخاص بالتدريب على أعمال نقل الغاز المسال وإفتتح مقر مذكرة التفاهم للمنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية (IMO/MOU Office) وإضطلع على نشاطات المكتب فى مجالات الشراكة مع المنظمة فى تنفيذ البرامج التدريبية فى إطار البرنامج المتكامل للتعاون التقنى (ITCP) للمنطقة العربية والبحر المتوسط وإصداره دورية ربع سنوية باللغة العربية تتضمن تفسير لإصدارات المنظمة من الإتفاقيات والبروتوكولات والخطوط التوجيهية والتى تقوم الأكاديمية بنشرها على الموانى والسلطات البحرية فى مصر والدول العربية لمساعدة الإدارات البحرية على تنفيذ القواعد الدولية الصادرة عن المنظمة فى مجالات السلامة البحرية والأمن البحرى والحفاظ على البيئة البحرية، وإضطلع كذلك على المكتبة التى تم تجهيزها بأحدث وثائق (IMO) وتقارير إجتماعات لجان المنظمة وقرارات الجمعية العامة ومجلس المنظمة بالإضافة إلى الإتفاقيات والبروتوكولات الصادرة عن المنظمة، ونشاط المكتب فى التحضير لإجتماعات الجمعية العامة والمجلس ولجان المنظمة بإعداد تلخيص لأوراق العمل ومقترح التداخلات، وكذا التقارير بنتائج الإجتماعات مشمولة بالتوصيات، وقدم المكتب عرض لموقعه على الإنترنت الذى يتضمن الأنشطة التدريبية التى قام بتنفيذها والمخطط تنفيذها فى المستقبل والأخبار التى لها صلة بنشاطاته، وأحدثها تقديم حكومة مصر ممثلة فى الأكاديمية عدد 6 منح دراسية لدارسين من أفريقيا للحصول على بكالوريوس فى الملاحة أو الهندسة البحرية أو النقل الدولى واللوچستيات وذلك خلال الأعوام 2005،2006،2007 وإسهام مصر فى صندوق التعاون التقنى بالمنظمة البحرية الدولية بمبلغ خمسين ألف دولار تسدد على خمس سنوات بواقع عشرة آلاف دولار سنوياً إعتباراً من العام القادم، والإسهام أيضاً بمبلغ 30 ألف دولار (وهو يعادل ثلث التكلفة المطلوبة لتنفيذ المشروعات التدريبية الخاصة بإعداد كوادر المدققين فى المنطقة العربية والبحر المتوسط) وذلك تمهيداً لبدء تطبيق النظام الإختيارى لتدقيق الدول الأعضاء بالمنظمة خلال عامى 2006/2007.



مات الملك ... عاش الملك

بقلم
عبد السلام السيد أحمد

أعلن الديوان الملكى السعودى فى بيان رسمى وفاة الملك فهد بن عبد العزيز آل سعود بعدما أمضى فى الحكم 23 عاماً جمع فيها الإرادة السعودية والعربية والإسلامية بالحكمة والتخطيط السليم، وتعامل مع متغيرات العصر بما يتفق بمكانة المملكة، وأرسى نظام الحكم الحديث فيها، وأسس نظام مجلس الشورى لقد كان الملك فهد زعيماً خدم قضايا الأمة العربية والإسلامية، وكان حريصاً على الحق والعدل.

ويمثل رحيل الملك فهد خسارة كبيرة للأمتين العربية والإسلامية ولذا فقد عمت الشارع السعودى بكل طوائفه حالة الحزن والأسى فور إعلان نبأ الوفاة.

عرف العالم الملك فهد قائداً وزعيماً كبيراً محباً للسلام أسهم فى تحريك القضايا العربية فى العالم .. إنه رجل دولة أفنى حياته فى خدمة بلده وأمته ودينه وأعطى الكثير للشعب وسوف يسجل له التاريخ ما حققه من إنجازات كثيرة وأهمها توسعات المسجد الحرام بمكة المكرمة والمسجد النبوى الشريف التى تكلفت عشرات المليارات وطبع المصحف الشريف وإهدائه لكل الشعوب الإسلامية.

لقد كان لمواقف الملك فهد الشجاعة والحكمة الأثر العظيم فى وحدة الأمة الإسلامية والعربية ومواجهة التحديات المعاصرة وقد شهدت المملكة فى عهده إجراء أول إنتخابات محلية فى تاريخها وتحقيق نهضة حضارية شاملة فى كافة المجالات ومن أبرزها رفع مستوى المعيشة وتنوع القاعدة الإقتصادية والمحافظة على الإستقرار الإقتصادى وتخفيض الإعتماد على إنتاج النفط الخام كمصدر رئيسى للدخل الوطنى وتنمية الصادرات غير النفطية بجانب تنمية الموارد البشرية وتعزيز القطاع الخاص وتحقيق التنمية المتوازنة وقد تم فى عهد الملك فهد تنفيذ خمسة خطط تنموية وذلك لإستكمال خطة التنمية الثالثة والتخطيط والتنفيذ لباقى الخطط.


المرحوم الملك فهد

ووفقاً للمادة الخامسة من الحكم فقد بايع أفراد الأسرة المالكة الأمير عبد الله عبد العزيز ملكاً للمملكة والأمير سلطان بن عبد العزيز ولياً للعهد.

نشأة الملك عبد الله

ولد الملك عبد الله بن عبد العزيز بمدينة الرياض ويعتبر سادس ملوك المملكة العربية السعودية وقد تأثر بوالده الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن مؤسس الدولة السعودية الثالثة الذى رباه تربية صالحة ونشأ محباً لوطنه وتعلم على يد المعلمين والعلماء على الطريقة الإسلامية.

وفى عام 1964 إختاره الملك فيصل بن عبد العزيز رئيساً للحرس الوطنى وفى عام 1975 أصدر الملك خالد بن عبد العزيز أمراً ملكياً بتعيينه نائباً لرئيس مجلس الوزراء وبعد أن بايعه الشعب ولياً للعهد صدر قرار تعيينه نائباً أول ورئيساً للحرس الوطنى عام 1982.

وكان للملك عبد الله دوراً كبيراً فى السياسة الداخلية والخارجية كما كان له خلال ولايته دوراً فى دعم التضامن الإسلامى والعربى وتعميق الروابط الأخوية بين الدول العربية وكان محباً للخير والإهتمام بالعلم والعلماء ولذا حظى بإحترام واسع على الأصعدة الداخلية والعربية والدولية.

نشأة الأمير سلطان

ولد الأمير سلطان بن عبد العزيز آل سعود بمدينة الرياض فى يناير عام 1928، وتعلم القرآن الكريم والعلوم العربية، وقد أثرت تنشئته الدينية فى أخلاقه وحياته العامة، وكان ملازماً لأخيه الملك فيصل بن عبد العزيز فى رحلاته، وقد مارس أعباء المهام التى تولاها فى مقتبل عمره، وحمل المسئوليات، وكان بإستمرار فى قلب السياسة السعودية الداخلية والخارجية.

وفى عام 1953 عين وزيراً للزراعة فى أول مجلس وزراء فى المملكة، وفى عام 1955 عين وزيراً للمواصلات وفى عام 1962 عين وزيراً للدفاع والطيران وكانت له بصمات فى تطوير الطيران المدنى الذى يقدم الخدمة المتميزة والمتمشية مع تعاليم الدين الإسلامى الحنيف.

وصدر فى عام 1982 الأمر الملكى السامى بتعيين الأمير سلطان نائباً لرئيس مجلس الوزراء.

الملك عبد الله

نظام الحكم فى المملكة

يتكون نظام الحكم بالمملكة العربية السعودية من سبعة أبواب تتضمن 76 مادة نصت على أنها دولة عربية إسلامية ذات سيادة تامة، ودينها الإسلام، ودستورها القرآن ولغتها العربية، وتحرص المملكة على تقوية أواصر الأخوة، والتعاون على البر والتقوى والتكامل بين أفراد المجتمع، وإحترام الملكية الخاصة وفقاً للشريعة الإسلامية، والتعهد بحماية عقيدة الإسلام، وتطبيق الشريعة الإسلامية، والأمر بالمعروف والنهى عن المنكر، والدعوة إلى الله، والحرص على إعمار وخدمة الحرمين الشريفين، وتحقيق التضامن العربى والإسلامى، وحماية حقوق الإنسان وفقاً للشريعة الإسلامية.

ويتضمن نظام الحكم أحكام الجنسية السعودية، وإلتزام الدولة بتوفير الأمن والأمان للمواطنين والمعتمين بالمملكة على السواء.

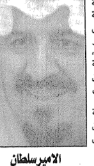
كلمة الملك عبد الله للشعب

وجه الملك عبد الله بن عبد العزيز - بعد تلقيه المبايعة من الشعب السعودى كلمة أكد فيها تعزيز العدالة وخدمة الشعب، وتعهد بمواصلة السير على نهج أخيه الراحل الملك فهد، ودعا المواطنين إلى أن يشدوا أزره، ويعينوه على حمل الأمانة، ولا يبخلوا عليه بالنصيحة والدعاء له.

مواصلة عملية الإنفتاح

إن أمام الملك عبد الله ظروفاً محلية وعربية ودولية تختلف عن الظروف فى عهد الملك فهد، ولما كان الملك الجديد فى قلب النظام السياسى السعودى لفترات طويلة، فإنه إكتسب الخبرات فى التعامل مع قضايا السياسة، مما يؤهل جلالته لمواصلة عملية الإنفتاح التى شهدتها المملكة خلال السنوات الأخيرة، وكان أكثر المتحمسين لها، كما أنه أصبح من الضرورى مواصلة مسيرة التطوير السياسى وصولاً إلى التحول الديمقراطى، ومن أهم القضايا المعروضة على الساحة إستمرار الإحتلال الأمريكى للعراق الذى لا توجد له نهاية، وقضية علاقة المملكة مع دول الجوار، وتطوير أداء مجلس التعاون الخليجى الذى واجه خلال العقد الأخير حملة من التحديات التى كادت تعصف بكيانه وتهدده بالتجميد.

إنه من المتوقع أن تشهد المملكة العربية السعودية فى ظل الملك عبد الله المزيد من الإنفتاح، ونقل الجزيرة العربية إلى مفاهيم الديمقراطية، وإحترام حقوق الإنسان، بجانب توسيع المشاركة الشعبية فى القرار السياسى.


الأمير سلطان

كلمة أخيرة

لا أحد ينكر أن المملكة العربية السعودية منذ تأسيسها تعمل على خدمة الإسلام والمسلمين بإعتبارها واحدة من دول الأمة الإسلامية، وقد حملت لواء الدعوة إلى الله بالحكمة والموعظة الحسنة، وكثيراً ما عبر الملك عبد الله عن أمنياته فى تحقيق الوحدة العربية، وتكافل الإقتصاد العربى، ولما كان جلالته يحظى بإحترام واسع على الأصعدة الداخلية والعربية والدولية فإن المملكة ستبقى عربية إسلامية فى عهده خاصة وأنه يدرك شئونها ولا يهدأ له بال إلا إذا كانت السعودية والعرب بخير.

ولما كانت خسارة العرب كبيرة فى وفاة الملك فهد إلا أنه تم تعويضها بالملك عبد الله بن عبد العزيز خادم الحرمين الشريفين الجديد الذى سيرفع بناء الأمة العربية ويعز الإسلام والمسلمين.

أبناء المرحوم الملك فهد يحملون جثمانه

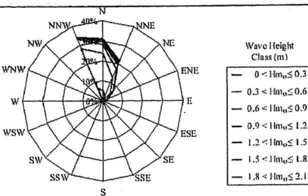
مهندس / محمد رمزى عوض مهندس شواطئ وتنمية موانئ

موانئ مناولة الحاويات ذات الحوض المفتوح

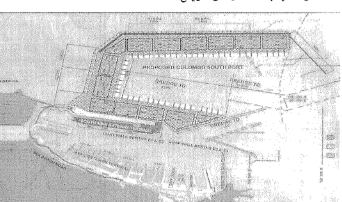
Cotainer Handling Ports With Open Basin System

تعتبر موانئ الحاويات ذات الحوض المفتوح من أحد أهم الإتجاهات الحديثة فى عالم التخطيط. والتخطيط التقليدى الشهير المتعارف عليه بالنسبة لموانئ مناولة الحاويات هوالميناء ذو الحوض المغلق من جميع الإتجاهات ماعدا عند فتحة المدخل. وبالنسبة للتخطيطات ذات الحوض المفتوح فيبدأ التفكير فى إستخدامها فى الحالات التى يكون فيها موقع الميناء ذو حماية طبيعية من أحد الإتجاهات من العوامل الطبيعية المؤثرة مثل الرياح (Wind) والتيارات البحرية (Current) والأعاصير (Cyclones) وغيرها. ولإمكان التأكد من ذلك فإنه يلزم توافر بيانات طبيعية وذلك عن طريق التجميع للبيانات التاريخية (Historical Data) من الدراسات السابقة ذات الثقة أو عن طريق القياسات الحقلية الحديثة بموقع المشروع وذلك لمدة عام على الأقل. وبعد تجميع تلك البيانات الطبيعية فإنه يلزم عمل التحليلات الإحصائية اللازمة لها ومن أهمها الجداول التحليلية لنسب الحدوث (Percentage Of Occurrence) للسرعات والإتجاهات الأساسية للرياح والتيارات البحرية. وبالنسبة للأمواج فيتم تحديد القيم الأساسية لأكبر الإرتفاعات ومنها يحدد الإرتفاع النافع (Significant Wave Height) وهو يمثل القيمة المتوسطة لأكبر ثلث من إرتفاعات الأمواج المقاسة. وبناءً على التحليل الإحصائى للبيانات فإنه يتم تحديد الإتجاهات السائدة لهبوب الرياح أو الأمواج (Dominant Directions) ويتم تمثيل نسب الحدوث للإتجاه لكل من الرياح والتيارات وإرتفاعات الأمواج بما يعرف بإسم وردات الرياح أو التيار أو إرتفاعات الأمواج (Wind,Curren and Wave Roses) ومنها يتم تحديد الإتجاهات السائدة لها. والشكل (1) يوضح نموذج لوردة توزيع إرتفاعات الأمواج بمنطقة ميناء حاويات مقترح وبناء على الدراسات والقياسات الطبيعية السابق تحديدها يتم تحديد الإتجاه الممكن تركه مفتوحاً من الميناء فى حالة إمكانية تنفيذ ذلك .ومن أفضل الأمثلة التطبيقية على إستخدام التخطيط المفتوح لموانئ مناولة الحاويات هو الإمتداد المقترح لميناء كولومبو بدولة سرى لانكا. والشكل (2) يوضح التخطيط العام لميناء كولمبو بسرى لانكا والإمتداد المقترح له والمعروف بإسم الميناء الجنوبى المقترح (Proposed South Harbour) ويلاحظ أن هذه المنطقة من المحيط الهندى تتعرض لرياح من الجنوب الغربى وأمواج طويلة (Swell Waves) من الجنوب وذلك بالإضافة إلى الأمواج القصيرة من تأثير الرياح (Wind Waves) من الجنوب الغربى أيضاً. وعلى ذلك ومن الشكل الجغرافى لجزيرة سرى لانكا فإن الإتجاه الشرقى يعتبر محمياً حماية طبيعية ويمكن تركه مفتوحاً كما بالتخطيط المقترح شكل (2) ويمتاز ذلك التخطيط المفتوح بالإقتصاد فى التكاليف وسهولة التعديل لمواقع الأرصفة وتوجيهها إلى المياه العميقة طبيعياً للتقليل قدر الإمكان من تكلفة الإنشاء وكذلك سهولة المناورة والدخول والخروج من الميناء. هذا مع إمكانية التقليل من التكاليف لأعمال التكريك قدر الإمكان وتحقيق التوازن بين كميات الحفر والردم (Balance Between Cut and Fill) وبالتالى تحقيق التخطيط الأمثل من الناحية الإقتصادية والفنية. هذا مع الوفر الكبير فى تكاليف إنشاء حواجز الأمواج والتى تمثل نسبة كبيرة من تكاليف الإنشاء للحالة التقليدية للميناء المغلق. ويلاحظ أن دراسات الهدوء (Calmness Studies) الخاصة بالأمواج بالإضافة إلى دراسات المناورة (Maneuvering Studies) تعد شرطاً أساسياً للقبول وكذلك لإجراء التعديلات للتخطيط ذو الحوض المفتوح وإعتباره جديراً بالدخول إلى حيز التنفيذ وعادة ما يتيح التخطيط المفتوح البدء بعدد محدود من الأرصفة (Berths) فى الإتجاه المحمى من الأمواج مما يزيد من جاذبية هذا الإختيارعن النظام التقليدى المغلق عند المفاضلة بين البدائل المقترحة.

***



شكل (1) نموذج لوردة توزيع إرتفاعات الأمواج بمنطقة ميناء حاويات مقترح



شكل (2) التخطيط العام لميناء كولمبو بسرى لانكا والإمتداد المقترح له

تحية شكر ووسام حق



دائماً ما تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وآراء المختصين، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين الذين لهم دور متميز فى دفع العمل بالموانى المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإنجاز بسرعة وبإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن يكون موجهاً هذه المرة لسيادة اللواء مهندس/ فتحى أحمد سرور - رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع - هذه الشخصية الوطنية العظيمة التى أحبت العمل وأخلصت له فكان لها الكثير من محبيه فى محيط أسرة الشركة التى يرأسها وكذلك أسرة المتعاملين معها.

ولقد ظهر أثر الأداء الممتاز لمحطة حاويات الإسكندرية فى زيادة إستخدامه فى تصدير المنتجات الوطنية والتى تبذل لها الدولة كل غال ونفيس وتمنحها المميزات والإعفاءات الكثيرة حتى تتبوأ مكانتها العالمية وتقوى على المنافسة خاصة مع إقتراب الجات، ولما زاد حجم الصادرات المصرية من خلال ميناء الإسكندرية وحاجة الصادرات الوطنية لحاويات فارغة، فما كان من سيادته بحسه الوطنى العالى أن أصدر قرار بمعاملة الحاويات الفارغة التى تفرغ من السفن لتعبئتها صادر مصرى تعامل بالجنيه المصرى، الأمر الذى يخفف من وطأة تكاليف شحن الصادرات المصرية وتيسيرها بصورة كبيرة كإسهام وطنى من موقع قيادته بالإضافة إلى أن ذلك يؤدى إلى توافر حاويات لتعبئتها صادر وبذا تخف حدة نقص الحاويات المطلوبة للصادرات الوطنية بتشجيع ملاك السفن والخطوط الملاحية على تفريغ الحاويات الفارغة بميناء الإسكندرية بأسعار إعتبارية.

فتحية لهذه الشخصية المصرية ذات الرؤية الثاقبة والحس الوطنى العالى والذى به نشكر الله تعالى عليه فى وجوده فى العديد من القيادات البحرية والملاحية المعاصرة.

إبراهيم شلبى

أساليب تمويل مشروعات النقل

الجزء الأخير

نستكمل فى هذا العدد مشروعات إنشاء رصيف بترول فى ميناء الدخيلة وكذا مشروع محطة تسييل الغاز فى ميناء دمياط والخلاصة والتوصيات والمراجع

بقلم دكتور
أحمد عيسوى صالح

مشروع إنشاء رصيف بترول فى ميناء الدخيلة:

محطة تداول منتجات بترولية تتسع لرباط عدد 2 سفينة على جانبى الرصيف طول الرصيف 300 متر والعرض 40 متر والعمق 14 متر بالإضافة إلى الساحة اللازمة لإستيعاب المنشآت الأرضية والتشوين ويبلغ مساحتها 80 ألف متر2، وتم التعاقد مع شركة الشرق الأوسط للصهاريج وخطوط الأنابيب (ميدتاب بنظام BOT) ومدة الإمتياز 30 عاماً يتم بعدها نقل الملكية إلى الهيئة العامة لميناء الإسكندرية بإستثمارات تبلغ 45 مليون دولار.

مشروع محطة تسييل الغاز فى ميناء دمياط

مجمع مبارك للغاز والبتروكيماويات بميناء دمياط وهو أول مصنع فى مصر لإسالة وتصدير الغاز الطبيعى بإستثمارات تبلغ 1.6 بليون دولار حيث وقع العقد فى فبراير 2001 مع Sea Gas JV Spanish - Egyptian company لمدة 25 عاماً وتم إفتتاح المشروع فى مايو 2005 وتبلغ طاقة المشروع 7.5 مليار متر مكعب سنوياً لإنتاج 4.8 مليون طن من الغاز الطبيعى المسال.

وبذلك تبلغ التكلفة الإستثمارية لمشروعات الموانى والغاز المسال 2302 مليون دولار تعادل حالياً حوالى 13323 مليون جنيه مصرى.

الخلاصة والتوصيات

مما سبق يتبين أن وزارة النقل قد طورت القوانين بما يسمح بمشاركة القطاع الخاص فى إنشاء البنية الأساسية من طرق ومطارات وموانى بنظام الإنشاء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) وتم إسناد المشروعات للشركات الخاصة وذلك تخفيفاً عن كاهل الدولة وإلتزامها بإنشاء البنية الأساسية للنقل ولمواجهة ندرة الموارد التى تخصصها الدولة لها وبذلك يمكن التوسع فى إنشاء البنية الأساسية للنقل وبما يفى بإحتياجات التنمية الطموحة حتى عام 2017 وحتى لا تكون البنية الأساسية للنقل عائقاً للتنمية.

واتبعت فى ذلك سياسة إسناد المشروعات الجديدة للقطاع الخاص مع المحافظة على وضع المشروعات التى تديرها وتملكها الدولة وهذا الأسلوب يتسم بالهدوء وعدم المعارضة من بعض التكتلات.

إن نجاح التجربة وإستمرارها يتوقف على الإختيار السليم للمشروعات الأولى التى سوف يتم تنفيذها بهذا الأسلوب لأن نجاح المشروعات الأولى سوف يتبعها مشروعات أخرى فى نفس المجال وفتح المجال لمشروعات أخرى فى مجالات البنية الأساسية الأخرى ويشجع المنظمين والمستثمرين والمولين فى العمل بخبرتهم ويتم الإنتهاء من المشروعات بأسرع ما يمكن.

وكل ذلك يتوقف على العلاقة بين الجهة مانحة الإلتزام والملتزم وعلى التوازن فى توزيع المخاطر والأرباح معتمدة على طبيعة المشروع ومستواه الإقتصادى وإستقراره المالى وأن يكون التعاون وثيقاً بين الجهات المانحة والمستثمرين وأن يكونوا حريصين على إنجاح التجربة.

وسوف يؤدى ذلك إلى الكفاءة فى إدارة البنية الأساسية وتشغيلها حيث أنه نتيجة لهذا التحول فى التنفيذ والتشغيل والتنظيم أن التكاليف التشغيلية لهذه المشروعات يتم تغطيتها مباشرة بالمستخدم ولا يتحمل دافع الضرائب شىء منها.

– وفى حالة النجاح سوف يتم التوسع والسير فى خصخصة ما تملكه الدولة من مشروعات تدريجياً بما يتمشى مع التوسع فى التمويل الخاص لمشروعات البنية الأساسية وأن تقوم الحكومة بدور التنظيم والإشراف والرقابة على حسن الأداء وأن تقوم بتنفيذ المشروعات التى لا يرغب القطاع الخاص فى تمويلها وأن تركز الدولة على إستكمال المشروعات التى بدأ فى تنفيذها حتى يتم الإستفادة منها وأن يتم الإهتمام بالمشروعات المكملة أى المشروعات التى يلزم تنفيذها للإستفادة من المشروعات التى نفذت فعلاً حتى تتكامل المشروعات ولا يتعطل الإستفادة منها.

– وأن تركز الدولة على صيانة المشروعات القائمة بهدف المحافظة عليها والإستفادة منها ورفع كفاءتها وتدبير كافة إحتياجاتها حيث أنه من المعلوم أن الإستثمار فى مشروعات الصيانة يعطى أعلى عائد إقتصادى إذا ما قورن بإهمال الصيانة والإضطرار لإعادة الإنشاء من جديد وأن تكون هناك أولوية مطلقة للصيانة التى عادة ما يتم إهمالها فى كافة الدول النامية لأنها عمل غير جذاب.

– ويلزم أن تقوم كل جهة بإعداد دراسات الجدوى اللازمة للمشروعات التى يمكن إسنادها للقطاع الخاص لتمويلها وتنفيذها ويتم عرضها على المستثمرين وأن تكون هذه المشروعات مدروسة بعناية.

– أن تستمر الدولة بالبحث والدراسة للإستفادة من إمكانيات القطاع الخاص ولا يقتصر على مشروعات الـ BOT فقط ولكن الإستفادة من الأساليب الأخرى السابق عرضها.

– لقد حققت وزارة النقل والمواصلات والنقل البحرى نجاحاً كبيراً فى مشروعى ميناء شمال السخنة وشرق بورسعيد اللذين يعملان الآن بنجاح كبير فى جنوب وشمال قناة االسويس وهما الأساس فى خلق مركز إقتصادى عالى لمنطقة قناة السويس.

المراجع:

– الأمم المتحدة
الجمعية العامة
لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى الدورة الثلاثون فيينا 12- 30 مايو 1997.

– التمويل الخاص بالبنية الأساسية
مذكرة المناقشة رقم IFC 23

– وزارة النقل والمواصلات

– الخطة الخمسية الرابعة للتنمية الإقتصادية والإجتماعية 1998/97 – 2002/2001

– أبحاث المؤتمر القومى الأول للنقل.

– د. أحمد عيسوى صالح – القطاع الخاص وتمويل البنية الأساسية فى قطاع النقل – مؤتمر النقل البحرى مارينز 2001.

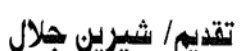
– إقتصاديات النقل فى ضوء المتغيرات والسياسات الجديدة دراسة هيئة تخطيط مشروعات النقل 2002.

- Privatuzation in Egypt.
- Quarterly Reeview.
- April - June 2001.
- USAID Monitoring services Project.

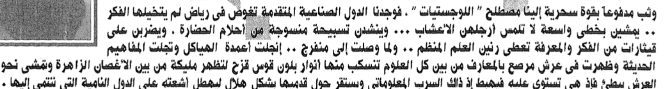
***

؟ ؟ ؟ ؟ ؟

اللوجستيات متى انطلقت ؟ .. وأين وصلت ؟



تقديم/ شيرين جلال



وثب مدفوعاً بقوة سحرية إلينا مصطلح " اللوجستيات " . فوجدنا الدول الصناعية المتقدمة تغوص فى رياض لم يتخيلها الفكر .. يمشين بخطى واسعة لا تلمس أرجلهن الأعشاب ... وينشدن تسبيحة منسوجة من أحلام الحضارة . ويضربن على قيثارات من الفكر والمعرفة تعطى رنين العلم المنظم .. ولما وصلت إلى منفرج .. إنجلت أعمدة الهياكل وتجلت المفاهيم الحديثة وظهرت فى عرش مرصع بالمعارف من بين كل العلوم تنسكب منها أنوار بلون قوس قزح لتظهر مليكة من بين الأغصان الزاهرة وتمشى نحو العرش ببطئ فإذ هى تستوى عليه فيهبط إذ ذاك السرب المعلوماتى ويستقر حول قدميها بشكل هلال ليهطل أشعته على الدول النامية التى ننتمى إليها .

إن اللوجستيات أصبحت فى هذا القرن أداة ومدخل وإدارة مؤسسات الأعمال بجميع أنواعها ، فهى تعتبر كعلم وممارسة نظام شامل ومتكامل نظمه الفرعية هى أدوات علم الإقتصاد والإدارة والتنظيم والتسويق والنقل وبحوث العمليات والتمويل والمحاسبة ، يعتبر تطور مفهوم اللوجستيات أحد إبداعات العقل البشرى فى مجالات إنتاج السلع والخدمات وإشباع حاجات الإنسان التى هى بطبيعتها متغيرة متجددة ودائماً فى حالة صعود مستمر على منحنى التطور الإقتصادى والإجتماعى ، تبارت الألفاظ لترجمة هذا المصطلح "اللوجستيات logistics" وأبرزت قواميس اللغة الإنجليزية المعنى فى محتوى حربى الذى أعطى إنطباع أن أصل ممارسة هذا الفكر اللوجستى ظهر فى الحروب ، فنجد أن هذا المفهوم تدرج عبر الزمن كى يعترف به وأخذ عدة إتجاهات كلها مكملة لبعضها، فنجد أنه حتى عام 1960 كان التركيز على إنتاج السلع والخدمات أى ما يعرف حالياً بعملية إدارة المواد بهدف تصنيع السلعة وهذا يرجع إلى الخروج من الحرب العالمية الثانية وما تبع ذلك من إعادة بناء البنية الأساسية الإجتماعية فإن المستوى التعليمى والمستوى الإقتصادى فى تلك الحقبة الزمنية لم يكن يسمح إلا بشراء كل ما هو ضرورى أى ما هو معروض فى السوق . ومن خلال الستينات حتى الثمانينيات 1960-1980 كانت مرحلة نمو هذا المفهوم حيث بدأ الفكر الذى ركز على وظيفة التوزيع الطبيعى Physical Distrbution وتزامن هذا الفكر مع إنشاء المجلس الوطنى للتوزيع الطبيعى عام 1963 بالولايات المتحدة الأمريكية حيث وصول العملية الإنتاجية لأشدها وتقدم منحنى التعليم فى ظل الإستقرار الإجتماعى فمن ثم حدث تحسن وتطور كبير فى نوعية الإنسان حيث زادت الدخول وتكون فائض كبير وتوسع عمرانى أدى إلى الإهتمام الكبير بالتسويق والتوزيع،وكانت بداية ظهور معالم النضج لمفهوم اللوجستيات في عقد الثمانينيات حتى التسعينيات 1980- 1990 حدثت النقلة العظمى وهى التركيز على إشباع حاجات المستهلك من خلال وجود إستقرار راسخ للمجتمعات فى كل المجالات وإتساع السوق العالمى ووجود تكتلات شعبية ضخمة أنتجت إنسان جديد راشد منعم أصبحت لديه القدرة على إختبار الأمور التى جعلت المنتجين يفتشون عن الأساليب التى تشبع حاجاته المتزايدة ، وفى نهاية هذه الفترة الأخيرة تبلور بشكل يكاد يكون نهائياً جميع أنشطة اللوجستيات . وفى بداية عقد التسعينيات حدث الإعتراف النهائى بعلم وأنشطة اللوجستيات .

★ تعريف اللوجستيات :-

نتيجة لأشكال وإتجاهات التطور ظهر تعريفان لمؤسسة واحدة والذى تغير إسمها نتيجة للتطور وسميت فى عام1963 بالمجلس الوطنى لإدارة التوزيع الطبيعى National Council Of Physical Distribution Management (NCPDM) وتغير إسمها فى 1968 إلى مجلس إدارة اللوجستيات Council Of Logistics Management (CLM) .

★ التعريف الأول(NCPDM68) :

تعريف التوزيع الطبيعى وأنشطته : التوزيع الطبيعى مصطلح يستخدم فى الصناعة والتجارة ليصف مدى واسع من الأنشطة المتعلقة بنقل السلع تامة الصنع فى نهاية الإنتاج إلى المستهلك ، ويعنى المصطلح أحياناً نقل المواد الخام من منشئها إلى بداية خط الإنتاج وتشمل تلك الأنشطة (النقل - التخزين - التعبئة - الرقابة على المخزون - إختيار موقع المصنع والمخزن - متابعة طلبات العملاء - التنبؤ بحالة السوق - خدمة العملاء) .

★ التعريف الثانى (CLM91) :

اللوجستيات هى عملية التخطيط والتنفيذ والرقابة الفعالة على تدفق وتخزين المواد الخام وتشغيلها والسلع تامة الصنع والمعلومات المتعلقة بها وذلك من مكان الإستهلاك النهائى وهذا بغرض التأكد من مطابقتها لحاجات المستهلك ويشمل تعريف الأنشطة على (خدمة العملاء - متابعة طلبات العملاء - إتصالات "نظم معلومات" - الرقابة على المخزون - التنبؤ بالطلب - النقل - التخزين - إختيار موقع المصنع والتخزين للتوزيع-التداول- الحصول على مواد مشتراه والتعبئة - التخلص من الفاقد وإعادة التصنيع - التعامل مع البضائع المرتجعة) ومن هذان التعريفان نستطيع رصد عناصر الإبتكار الإدارى التى تحدثه قوى التطور الكلية حيث نرى أن مفهوم اللوجستيات بالتعريف فى عام 1991 جاء بخمس أنشطة لوجستية جديدة فرضتها عوامل التطور التى ركزت على المستهلك وهى (الإتصالات - الحصول على المواد والمهمات المساعدة في عملية التصنيع - خدمات ما بعد البيع التى تقدم للعملاء - التخلص من المواد التالفة وإعادة تدويرها Recycling-التعامل مع السلع المرتجعة من العملاء،تلك الأنشطة هى أعمال إستراتيجية التركيز على الإهتمام بالعميل أى بالمجتمع الذى يتكون من مجموعة العملاء أو بمفهوم المصطلح الإقتصادى مجموعة قوى الطلب .

ومن أهم العوامل التى ساعدت على التطور السريع إلى اللوجستيات:

1- إسهامات الأكاديميين : مثل عرض ميشيل بورتر فى 1985 لنظرية ومفاهيم الميزة التنافسية Competitive Advantage التى تضع مؤسسات الأعمال المنتجة للسلع والخدمات فى مكان الصدارة ومحافظتها على البقاء فى بيئة تنافسية وإذا أرجعنا منهج ميشيل بورتر إلى مناهج البحث العلمى الإقتصادى فنجد أنه طبق المنهج الإستقرائى Inductive Method فى تعامله مع تكاليف كل نشاط على حدة بهدف تخفيضها للوصول إلى التخفيض الكلى فى التكاليف لمجموع الأنشطة .

2- التطور التكنولوجى فى وسائل النقل بالوسائط المختلفة:
حيث زيادة إنتاجية الوحدة الناقلة إما بزيادة سعتها أو سرعتها أو معدات شحنها وتفريغها أو بمزيج من عاملين أو الثلاث معاً.

3- تكنولوجيا المعلومات والإتصالات :
مثل الإنترنت الذى يقوم بجمع المعلومات بشكل منظم كل مجال على حده الذى تمكن من إزاحة الفوراق الزمنية كى تحافظ شركة الأعمال على وجودها فى خدمة مجتمعها .

4- مفاهيم وسياسات الجودة وتسليم السلع فى الوقت المحدد :
بمعنى تطبيق معايير الجودة وإعمال سياسة تسليم السلعة أو الخدمة فى الوقت المحدد (JIT) الذى يحدده العميل وفى مقابل أقل تكلفة .

5- الأسواق العظمى Mega Markets :
هى الدول التى تجد أن من مصلحتها الإقتصادية أن تتعاون معاً إقتصادياً وتترك المصالح الإقتصادية تتغلب على النزاعات السياسية وأهم ما يميز هذه الأسواق ليس عدد المستهلكين فقط ولكن الأهم هو التماثل بين قوى الطلب .

6- التحالفات بين المنتجين من جانب وبين المنتجين والمستهلكين من جانب أخر :
التحالفات هى إتفاقات بين منتجى السلع والخدمات بعضهم البعض أو بينهم وبين المستهلكين لتحقيق أهداف محددة ولقد شهدت السنوات الأخيرة كثير من هذه التحالفات .

كانت هذه هى أهم العوامل التى زادت من سرعة دوران عجلة اللوجستيات فإن الهدف الآن هو إثارة الوعى فى قطاعات الأعمال بشكل عام لتبنى وإعمال هذا الفكر اللوجستى لمواكبة الألفية الجديدة التى بدأت فعلاً ..

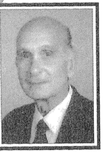
فنحن نجد أن هذه الدول الصناعية المتقدمة تجمع وتنشر البيانات والمعلومات عن الإنجازات . بالقطاعات الإقتصادية المختلفة الأمر التى تتبع الفرصة للقيام بالعمل اللوجيستى كى تظهر علاقة اللوجستيات بالإقتصاد الوطنى ، فلدراسة علم اللوجستيات أهمية قصوى فى هذه الفترة الزمنية التى يعد العالم موارده للدخول بها فى الألفية الجديدة .

فيا أيها العلم العظيم بتأثيره، الغريب بأعماله . السامى بجماله وأسراره...

أنت مخلوق من مقدرة المبدع الأزلى فى نفوس النوابغ المبدعين .. أنت فكرة مستيقظة فى هذا العالم النائم بحراكه .. الجامد فى مسيره .. بأصابعك الخفية تتناول العناصر وتكون منها صوراً وحقائق تبقى ببقاء الزمن وتظل هادفة إلى النهاية.. إن العدم يصير وجوداً عندما تطبق معانيك والموت ينقلب حياه بوقوفه لديك.. فعندما تلامس الزمن المتحجر ينقلب إلى زمن من لون آخر متقدم .. وإن كان العلم سلماً يرفع الأمم إلى ما وراء الكواكب، فأنت العلم الذى يبنى ويبقى درجات تلك السلم .. أيها العلم الحديث بخفاياه.. الظاهر بوجوده فى كل تنظيم .. الفاتن بتعدد أنشطته .. كيف أصفك؟؟؟ وبماذا أشبهك وأنت روح الوصف وعلة التشبيه؟ .. فمناهل ذلك العلم تجرى كالسواقى حول منازلكم فلماذا لاتشربون؟

الغازات البترولية المسالة LPG وناقلاتها LPGC

(ترددت فى نقل هذا المقال لأنى لم أمارس العمل على سفن نقل الغازات البترولية المسالة LPGC. إلا أن الأسلوب الذى كتب به المقال من الوضوح بحيث يسهل على القارئ الإلمام بما جاء به. والمقال يمكن أن يضيف قيمة إلى معلوماتنا عن هذا الموضوع)



عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

إن تعبير الغازات البترولية المسالة LPG عادة يشمل غاز البروبان PROPANE وغاز البوتان BUTANE. أما الغازات الطبيعية المُسالة LNG فتشمل فى الأساس غاز الميثان MITHANE وغاز الإثلين ETHELEN .. وهناك غازات مسالة أخرَى مصنعة من هذه الغازات البترولية والطبيعية مثل غاز النفط NAPHTA وغاز الأمونيا AMONIA.

ومعظم أنواع الغازات البترولية تستخدم كوقود وللطهى والتسخين وتدخل فى صناعات كيميائية أخرى كالمطاط. كما تستخدم الغازات الطبيعية كوقود لتوليد الحرارة وتدخل فى بعض الصناعات كالأمونيا والألياف الصناعية.

والمخاطر المشتركة لتداول الغازات المسالة سواء البترولية أو الطبيعية هى: الضغط العالى ودرجة الحرارة المنخفضة وسرعة القابلية للإشتعال وسميتها Toxicity وتفاعلها REACTIVITY.

ويمكن تقسيم السفن التى تنقل هذه الغازات المسالة إلى ثلاثة أنواع: المضغوطة بالكامل FULLY PRESSURISED ونصف المضغوطة SEMI PRESSURISED والمبردة بالكامل FULLY COOLED. والناقلات العملاقة للغازات المسالة VLGC عادة ما تكون مبردة بالكامل ويكون بها أربعة صهاريج للبضائع.

ونظام حفظ البضاعة فى هذه السفن ينقسم إلى قسمين معزولين عن بعضهما SEGREGATED لتوفير المرونة لنقل الأنواع المختلفة من البضائع والتى لا يسمح بإختلاطها أو تلويث بعضها للبعض. وكل صهريج مجهز بمضختين فى قبة أعلى الصهريج، وتعملان بموتور كهربائى على سطح الناقلة. أما مروحة التبريد IMPELLER فتوجد تحت الصهريج وتتصل بالموتور الكهربائى بعامود SHAFT

والجهد الأكبر فى نقل الغازات البترولية المسالة هو فى حفظها فى حالة السيولة، لأن البضاعة لن تبقى فى حالة السيولة تحت الضغط الجوى العادى أو فى درجات الحرارة المحيطة بالسفينة. وهناك أسلوبان للمحافظة على حالة السيولة للبضائع، إما بزيادة الضغط عليها داخل الصهريج أو بزيادة تبريدها.

وأسلوب التبريد أرخص بكثير لأن زيادة الضغط فى صهريج به 50 ألف طن من غاز البروبان مثلاً بمقدار 16 وحدة ضغط BAR سيحتاج إلى أن يكون بناء الصهريج أقوى وأكثر تكلفة. وعندما تزداد درجة حرارة البضاعة داخل الصهريج بفعل الحرارة المحيطة يزداد الضغط داخل الصهريج مما يلزم تخفيفه بالتبريد ولهذا يوجد نظام تبريد فى كل صهريج. كما أنه عندما يرتفع الضغط داخل الصهريج، يسمح للغازات المتكونة بالمرور من صمامات خاصة إلى غرفة الضواغط COMPRESSORS حيث يتم تبريدها إلى درجة التكثف والسيولة ثم إعادتها سائلة إلى الصهريج. وفى غرفة الضواغط يتم عزل الغازات المختلفة عن بعضها لضمان عدم إختلاطها.

والبضائع المختلفة لها خواص عضوية مختلفة. لذا فإن إحتياجات تبريدها مختلفة. وعادةً ما يتم نقل غاز البروبان وغاز البوتان المسالين على الناقلة الواحدة. وبما أن درجة تحول غاز البروبان إلى السيولة -43 o م بينما هى لغاز البوتان -05م، فإن البروبان يحتاج إلى قوة تبريد أكبر للمحافظة عليه فى حالة السيولة عن البوتان. وعليه، إذا كانت البضاعة من النوعين متساوية فى الناقلة الواحدة يتم تخصيص أجهزة تبريد أكثر للبروبان. هذا ولدرجة حرارة الطقس فى الأماكن التى تمر بها الناقلة تأثير كبير على عمليات التبريد بها. (أما درجة تحول غاز الميثان إلى سائل - 85 ^{0} م والإثيلين + 9.5 ^{0} م).

طبيعة العمل على ناقلات الغاز البترولى المُسال

1- فى الموانى: إن الوصول إلى الميناء للشحن أو التفريغ عادة ما يعتمد على مدة الرحلة السابقة فى البحر والتى قد تكون من ثلاثة أسابيع إلى بضع ساعات. ففى الرحلات المتتالية كالعمل بين موانى البحر الأبيض مثلاً التى تتراوح بين 8 ساعات و24 ساعة قد لا يسمح الوقت بتجهيز السفينة للشحن فى الميناء التالى. فهناك تجهيزات لازمة سواء من تبريد الصهاريج أو تخفيض الضغط فيها.

وهذه التجهيزات تحتاج إلى وقت ومجهود لنقل المبردات من صهريج إلى آخر لتجهيزها قبل بدء الشحن. وشحن البروبان فى صهريج دافئ قد يستغرق وقتاً أطول. ويحدث هذا إذا كان الإخطار بالشحن ومعرفة درجة حرارة الشحنة قبل الشحن بوقت قصير، أو تكون المسافة بين ميناء التفريغ وبين ميناء الشحن صغيرة.

وقد يحدث العكس عندما تقوم محطة الشحن بتوريد البضاعة دافئة مما يجعل معدل الشحن بطيئاً. وتتكرر الخلافات والنزاعات بين المسئولين فى محطة الشحن وبين السفينة. ودائماً يدعى مسئولو محطة الشحن بأن درجة حرارة البضاعة سليمة رسمياً ويلقون اللوم على تجهيز السفينة عن بطء معدل الشحن.

فمهما كانت الصهاريج مبردة جيداً عند الوصول لمحطة الشحن لا يمكن الإحتفاظ بمعدل شحن البروبان عند درجة حرارة - 037 م

2- فى البحر: إن سفن نقل الغازات البترولية المسالة ذات تقنية عالية. وتحتاج إلى طاقم ماهر فى كثير من المراكز بها، ليس فقط أثناء شحنها أو تفريغها ولكن أيضا أثناء سيرها فى البحر، إذ أن تلك البضاعة تحتاج إلى إلتفات شديد بصفة دائمة بالإضافة إلى أعمال الملاحة وتفادى مخاطر الإصطدام مع السفن الأخرى أو الجنوح.

ونماذج التجارة لهذا النوع من السفن كثيرة. وعادة ما يكون الشحن من موانى دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، ويكون التفريغ فى دول المحيط الباسيفيكى. إلا أن بعض الرحلات تكون إلى الدول الأوروبية وإلى السواحل الأمريكية على الأطلنطى وقليل منها إلى أستراليا.

والسوق التجارية للغازات البترولية المسالة شديدة الحساسية مما يؤثر على حركة التجارة لهذه السفن.

فإختلاف الأسعار لهذه البضاعة فى الدول المختلفة يملى على هذه الناقلات أماكن شحنها وتفريغها. وقد يؤدى ذلك إلى تغيير وجهة الناقلة فى أى لحظة.



عام 2004 الإقتصاد البحرى.. من النهضة إلى التقدم

بقلم سمير معوض المستشار الإقتصادى للمنطقة الحرة (سابقا)

ينظر كثير من الإختصاصيين وخبراء النقل البحرى وصناعة خدمات الموانى وذوى الدراية العملية بصناعة الخدمات والتسهيلات اللوجستية إلى المقومات الجغرافية الإستراتيجية المصرية بإعتبارها ثروة نقلية وإقتصادية ذات مستوى رفيع على خريطة العالم لحساسية مركزها وديناميته ما بين القارات والتكتلات والأقطار، وحجم مصر بإعتبارها دولة بحرية تقع على تخوم كيانات إقتصادية بحرية تشغل حيزا هائلاًمن الإمتدادات الجغرافية الديناصورية التى تمثل القارة الأوروبية الأسيوية العملاقة يتمثل فى أن كيلو مترا مربعاًمن شواطئها وداخل أراضيها ينطوى على قيم إقتصادية متاحة وكامنة على غير قياس بكثير من الدول الأخرى.

هذه المميزات البرمائية الذى يرى فيها العالم عوامل إيجابية مؤثرة هى فى واقع الأمر منابع قوة مضافة للعالم لا تنطوى على أى عوائق لنظم المبادلات التجارية البحرية التى تعد محفزات هامة للإقتصادات والطاقات الإنتاجية. فمصر تسبق الوزن الحيوى الچيوستراتيچى عدداً كبيراً من الدول ببون شاسع. غير أنه لإعتبارات تاريخية لم ينل قطاع إقتصاد النقل البحرى العناية التى تتوازى مع ما كان حرياً به من إسهام فعال فى الناتج القومى الإجمالى الذى يعد بدوره حصائد كل مواردنا وثرواتنا المستثمرة وإنتاجية جيوش العاملين فى هذا القطاع بصفة خاصة وشتى قطاعات الإنتاج الأخرى بصفة عامة فلدى مصر ما يربو على 2500 كيلو متراً من الإمتدادات الشاطئية البحرية لازالت تنتظر الإندماج فى القوى الإقتصادية المولدة لمكونات هذا الناتج القومى .

حجمنا النسبى فى مضمار هذه الصناعة تعرض لإنحسار أحدث خللا فى تكامل القطاعات الإقتصادية وفى تنويع هيكل الصادرات لاسيما الخدمية منها وكان ينبغى منذ مطالع خمسينيات القرن العشرين أن تتغير موازين ونسب البنية التنموية الإستثمارية بعد أن شهد العالم الإرتفاع المفاجئ والمتتابع فى قفزات التوسعات التجارية المنقولة بحراً. غير أن عدم التوازن الأكثر بروزاً ظل قائماً فى صالة التنسيق والتعاون ما بين الموانئ المصرية وفيما بينهما وبين القدرة على خلق شروط إقتصادية مواتية لصناعة وإقتناء أسطول بحرى تجارى متعدد التخصصات والأغراض. كانت الإستراتيچية المسيطرة على مفاهيم التنمية قد أسبغت إهتماماً زائداً على الإتجاه نحو التصنيع وبدرجة أقل شطر الزراعة وبقيت صناعة الخدمات البحرية التى توسعت بقفزات كبرى فى مواقع كثيرة فى العالم موضوعة لدينا فى أدنى سلم الأولويات. ووصل الحال بالتجارة الخارجية المصرية أن ينقل 90% منها على سفن أجنبية و10% منها على سفن مصرية. وفى العام 2004 هبط تعداد السفن التى ترفع العلم المصرى 60 سفينة فى ذات الوقت الذى وصل فيه كم السفن التى تملكها الصين إلى 360 ألف سفينة أى 6000 ضعف ما لدينا. وفى الوقت الذى لم يتجاوز ناتج موانينا مجتمعة 2 مليون حاوية تداول ميناء هونج كونج 20 مليون حاوية بنسبة عشرة أضعاف كل موانينا مجتمعة على الشاطئ الشمالى للبحر المتوسط، تنهض اليونان فى هذا المجال مثالاً مثيراً للتأمل فتعداد سكانها يناهز 16% من تعداد الشعب المصرى فيما يصل عدد أسطولها البحرى إلى نحو25 ضعفاً. هذه الصورة نتاج فكر لا طبيعة.

من الواضح إذن أن خيار إدماج صناعة خدمات الموانى وخدمات النقل البحرى أضحى خياراً لا معدى عنه ومن هنا نشأت ضرورة التطوير بتحديث الموانئ القائمة إضافة إلى إقامة موانى من طرازات تتجاوب مع متطلبات حقبة العولمة. ومع تحوير أساليب إدارة الإقتصاد المصرى عكف المخطط الإقتصادى المصرى على المفاضلة ما بين بدائل عدة أهمها هل تضطلع الحكومة بالتطوير والإستثمار، أم تدع للقطاع الخاص المصرى فرصة إقتحام هذا الميدان، أم تغرى الإستثمارات الأجنبية المباشرة بالشراكة فى مشروعات التحديث من خلال منحها إمتيازات تتوافق مع درجات مخاطرة الرساميل التى ستتحمل أعباء إعادة بناء ركائز هذا القطاع الذى عانى كثيراً من التراجع، القرار الذى كان ينبغى أن يتسم بالنضج والتبلور هو أن تكون هذه البدائل الثلاثة هى محل الإختيار مجتمعة، والحكومة عليها أن تستثمر بداءة فى مشروعات البنى التحتية اللازمة ومن ثم يقوم رجال الأعمال المستثمرون من المصريين والأجانب بتولى مهام المشروعات الإستثمارية. هذا المزيج التنموى كان محصلة أسباب إستراتيچية فى ظل منافسة عالمية وتدافع فى عرض المزايا الجاذبة لتدفقات رءوس الأموال والتكنولوچيا والخبرات والمعارف بالأسواق الدولية وأبعاد العلاقات ما بين التحالفات والتكتلات ما بين شركات النقل البحرى العالمية بأساطيلها الضخمة وما بين الموانئ العولمية بإمكاناتها اللوچستية بالغة الحداثة. فقد كان على خطط التطوير أن تترك إنطباعاً قوياً بأن قطاع الموانى لدينا بمخزونه الهائل من الإمكانات والفرص الواعدة صار مهيئاً لأن يكون شريكاً إقتصادياً يعول عليه بعد أن تسلح بأفكار واقعية.

وبدرجة متدرجة التأثير طفق إقتصاد صناعة الخدمات الميناثية يكسب قضيته ويستخلص لنفسه رقعة جديدة من الأرض. ففى عقد السبعينيات من القرن العشرين برزت أهمية إنشاء ميناء جديد عند المدخل الشمالى لقناة السويس عند بور سعيد. وإنتعش الأمل فى أن يأتى الميناء الجديد مستوفياً لما كان الميناء القديم يفتقر إليه. كان المكان المقترح فى البداية لإقامة الميناء هو المنطقة الواقعة جنوب بور سعيد عند الكيلو 7.5 وإنتهى المطاف بإقامته شرق بور سعيد على أسس من الشراكة المصرية الأجنبية. وبهذا الميناء دشنت مصر عصر الموانى المحورية فى منطقة شرق البحر المتوسط. هذا الميناء الذى سيقوم بدور مركز التوزيع السلعى واللوچستى فى شرق المتوسط وشمال إفريقيا سيعيد التوازن إلى مكانة مصر وميناء بور سعيد الذى لبث لأكثر من قرن يتولى النهوض بخدمة أنشطة بضائع الأقطرمة البحرية.

هذا الميناء الذى إفتتح فى ديسمبر 2004 سيعيد توطيد دور مصر على خرائط التجارة والملاحة الدولية بصورة مطردة داعماً لقوتها الإقتصادية على نفس المنوال التطويرى أقيم ميناء محورى مماثل جنوب مجرى قناة السويس فى منطقة العين السخنة شمال خليج السويس. هذا الميناء عضو جديد فى عائلة الموانى المحورية سيكون نقطة إرتكاز هامة لتدفقات التجارة الدولية البحرية من جنوب شرقى آسيا والذاهبة إليها وإلى شرق إفريقيا وحوض البحر الأحمر والخليج العربى. هذا الميناء ثنائى الوظيفة لتخصصه فى الأقطرمة البحرية والترانزيت البرى والجوى. الميناءان سيحظيان بظهيرين إستثماريين مباشرين على هيئة مناطق حرة إستثمارية متناغمة فى الأساس مع أنشطةالميناءين ومفتوحة للإستثمار الأجنبى.

ويعد ميناء دمياط هو أول ميناء مصرى تصل إلى شطآنه الموجة الأولى من موجات المد الحثيث للتجارة الإلكترونية (e-Commerce) فى مجال صناعة النقل البحرى. وبناءً على ذلك سيقود هذا الميناء مسيرة التطور فى نظم الإدارة الميناثية المرتكزة بالكامل على العمليات المدعومة بإنجازات الحاسوب (Computer-aided management) كما أن جميع العمليات وتبادل البيانات والمعلومات سيتم تداولها وتبادلها ما بين هيئة الميناء وجميع الجهات الداخلية والخارجية المتعاملة معها (Electronic data interchange-edi) فالتجارة الإلكترونية ستكون إتجاهاً عولمياً سائداً فى غضون حفنة من الأعوام بإعتبار نظم الإتصال والتواصل الإليكترونى أحد وسائل الخدمات اللوچستية التى تزيد (dot.com) وتحسن من القيمة المضافة للإقتصاد القومى والإقتصادات العالمية على قدم المساواة. على مستوى العمليات المتعددة ما بين جميع المتعاملين مع ميناء دمياط الذى سيكون نموذجاً للحوسبة الشاملة من نقطة البدء إلى نقطة الإنتهاء (Fully Computerized) سيكون ذلك كذلك أداة ملائمة لإستئصال دور الوسطاء الذين يعرقلون سلاسة العمليات ويؤججون أوار التضخم من (Disinlesmediation) خلال زيادة وقت العمليات والجهد والتكاليف وجميعها عوائق لا تعترف بها التجارة الإلكترونية.

فى هذا السياق إنضم ميناء الدخيلة غرب الإسكندرية إلى جوقة الموانئ المصرية المطلة على حوض البحر المتوسط ليصبح لدينا خمسة موانى مؤهلة وجارى تأهيلها ستدخل سباقات التميز التنافسى مسلحة برءوس الأموال المستثمرة بكفاءة والتكنولوچيا من الأجيال المتقدمة والإدارة ذات آفاق الرؤية العالمية الرحبة التى تسعى بحثاثة لتكريس مواطئ أقدام لهذه الموانئ فى أسواق صناعة الخدمات الميناثية وسلسلة الإمداد اللوچستى وضمان شرائح معتبرة من فطيرة تدفقات المبادلات التجارية المحمولة بحراً. نهر النيل أيضاً كان لابد أن يعلن عن رغبته الأكيدة فى دخول سباق التأهل لإستضافة موانئ تجارية من نوع حديث. ففى جنوب القاهرة جارى إنشاء وتحديث ميناء أثر النبى الذى سيتخصص بصفة غالبة فى تداول الحاويات بإعتباره مركز توزيع لوچستى للبضائع والسلع للمدن المصرية الواقعة على إمتداد نهر النيل بالإضافة خدمة المصدرين والمستوردين فى السودان وربما مع التطور إلى الأقطار الإفريقية المتاخمة للسودان بالتوازى مع إنشاء الموانى البحرية والنهرية تم إقامة موانئ جافة (Dry Ports) فى عدد من المدن الجديدة مثل العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر وغيرهما لتكون مراكز إستقبال وتوزيع فرعية تخدم المناطق الصناعية والتجارية والزراعية كما تخدم المجتمعات العمرانية الجديدة.. يبقى ضرورياً أن يعاد النظر بعمق وسرعة فى التشريعات البحرية التى تمثل عوامل إجهاض وتثبيط. ومن أهمها التشريعات الخاصة بشراء السفن وبيعها وجذب السفن المصرية التى ترفع أعلام دول أجنبية فراراً من التعقيدات البيروقراطية.

كلمة المستشار الإقتصادى الفرنسى قبل مغادرة مصر

AMBASSADE DE FRANCE EN REPUBLIQUE ARABE EGYPTE MISSION ECONOMIQUE

إننى أشكر مجلة "إنترناشيونال" لإتاحة الفرصة لى كى أوجه كلمة للقراء المحترمين وذلك فى الوقت الذى أستعد فيه لمغادرة مصر والعودة إلى وزارة الإقتصاد والمالية والصناعة فى باريس، كما أتوجه بالشكر إلى جميع أصدقائى المصريين الذين قدموا لى بصفتهم الشخصية أو المهنية الدعم والثقة الذين حظيت بهما خلال هذه السنوات الأربع الحافلة بالعمل.

وهذا الشكر موجه بشكل خاص إلى رؤساء وأعضاء جمعية الأعمال المصرية الفرنسية (CAFE)، رابطة رجال الأعمال المصرية (EBA)، رابطة رجال الأعمال بالإسكندرية (ABA) والإتحاد المصرى لغرف التجارة (FECC). كما أتوجه بالشكر أيضاً إلى الصحفيين الذين أبدوا إهتماماً كبيراً وحرفية عالية فى تغطية مستجدات العلاقات الإقتصادية الفرنسية المصرية ومنها أنشطة البعثة الإقتصادية.

وأريد أن أشير هنا إلى التطورات الإيجابية للإقتصاد المصرى. فقد شاهدت تحوله العميق خلال السنوات الأربع الماضية وهو تحول يمكن تلخيصه فى كلمة واحدة هى "التحديث" فهذا "التحديث" قامت به الحكومة المصرية بشجاعة وعزم وأنا آمل أن يتمكن هذا البلد بأكمله من جنى ثمار هذا التحديث لا سيما على صعيد العمل ومستوى المعيشة. وبمقارنة الوضع الحالى بما كان عليه فى سبتمبر 2001 وعلى الأخص منذ صيف 2004 نجد أن المجال الإقتصادى لم يشهد سوى العديد من التغيرات ولا أقول تحولات مفاجئة حيث تمثلت فى عودة النمو، إزدهار الإستثمار الأجنبى المباشر، التحسن المذهل لوضع الجنيه المصرى، إنتعاش عمليات الخصخصة وتطوير الصادرات. وقد شهد المناخ العام للأعمال تحولاً جذرياً حيث أمكن إستعادة ثقة أوساط رجال الأعمال المصريين والأجانب وهو ما يدل عليه إستقرار البورصة.

وبهدف التدعيم الدائم لهذه الإنطلاقة الجديدة ولمواصلة الإصلاحات الأساسية الضرورية التى يحتاجها حتمياً الإقتصاد القومى، ولمواجهة تحديات "العولمة" والتغلب على التهديد الذى يخيم على كل شئ بسبب الإرهاب، ينبغى على مصر أن تعتمد على دعم كبرى المؤسسات المالية الدولية وعلى الدول الأصدقاء ومن بينهم بالطبع فرنسا فى المقام الأول.

ولعل أفضل شئ من وجهة نظرى يعبر عن هذا "التحديث" هو التحول الضخم لمطار القاهرة الدولى الذى لم يعد له أى صلة بالمطار الذى عرفته عند وصولى فى الثانى عشر من سبتمبر 2001. وبإمكان القاهرة اليوم الإفتخار عن حق بإمتلاكها لمطار دولى جدير بعاصمة إقليمية كبرى. إذ أن المطار يمثل أول إتصال بين السائح أو رجل الأعمال وبين الدولة التى يتم زيارتها كما أنه آخر صورة يحملها الشخص عن البلد عند سفره.

ومن دواعى سرورى رؤية هذا السائح أو رجل الأعمال وهو يحمل معه عن مصر صورة دولة قادرة على تحقيق كبرى الإنجازات التقنية المتوافقة مع عبقريتها المشهود لها منذ آلاف السنين (وبإمكانى أيضاً أن أذكر مترو أنفاق القاهرة، القرية الذكية، ميناء العين السخنة، مكتبة الإسكندرية، مدينة الإنتاج الإعلامى ..إلخ) كما إننى سعيد بشكل خاص بعملى خلال السنوات الأربع الأخيرة على ترويج صورة مصر فى فرنسا وهى صورة لا يعرف عنها الكثير من المصريين أنفسهم. إنها صورة مصر الحديثة المتمسكة فى نفس الوقت بتقاليدها.

وأرغب أيضاً فى التعبير عن سعادتى للتطور الإيجابى الذى شهدته العلاقات الإقتصادية الفرنسية المصرية خلال السنوات الأربع الأخيرة. فهذه العلاقات لم تصمد فقط أمام الصدمات المتتالية التى تعرض لها الإقتصاد المصرى ولكنها شهدت أيضاً عملية تدعيم وإعادة توازن حقيقى فى جميع القطاعات مثل: الصناعة والطاقة والزراعة والخدمات.

وإذا كان من الضرورى إعطاء مثال واحد فسأشير إلى الشراكة الفرنسية المصرية فى مجال الغاز والتى تعد دون أدنى شك الحدث الإقتصادى الأكثر أهمية فى تاريخ العلاقات بين فرنسا ومصر منذ إقامة قناة السويس. إن تشجيع "الشراكات الإستراتيجية" والمساعدة على تنفيذها بين الشركات الفرنسية والشركات المصرية كانت إحدى المحاور التى لها أولوية فى عملى. ففى واقع الأمر أجد أن هذه "الشراكات الإستراتيجية" المرتكزة على ثقة وإحترام متبادل يجب أن تشكل أساس العلاقات الإقتصادية الفرنسية المصرية ويجب أن تسمح بتطورها على صعيد "الآفاق الإستراتيجية" الثلاثة لمصر وهى: الشرق الأدنى والأوسط، أفريقيا والمنطقة الإقتصادية الأورومتوسطية.

وأريد مجدداً تأكيد ثقتى فى إمكانيات الإقتصاد المصرى على صعيد النمو وهى إمكانيات نمو لا مثيل لها فى المنطقة (بشكل خاص فى مجال السياحة والطاقة والزراعة وتكنولوجيا المعلومات والإتصالات).

وفى النهاية أتقدم بتمنياتى الصادقة بالرخاء والسعادة لمصر وللشعب المصرى الذى آمل أن ألتقى به مرة أخرى فى القريب العاجل.



هيرفيه بيكيه
المستشار الإقتصادى والتجارى
رئيس البعثة الإقتصادية الفرنسية فى جمهورية مصر العربية

لجنة السياحة بالغرفة فى لقاء مع ممثلى النادى الدولى للبحارة

الأستاذ/ محمد عيد

من منطلق ما يسعى ويهدف إليه النادى الدولى للبحارة فى تقديم أفضل الخدمات لأطقم السفن الأجنبية أثناء تراكيها بميناء الإسكندرية وكذا إهتمام الوكلاء الملاحيون من أعضاء الغرفة لتوفير الإمكانيات اللازمة لصالح موكليهم وجدت لجنة السياحة بالغرفة برئاسة الأستاذ محمد عيد ضرورة المشاركة فى تقديم الخدمات السياحية المتميزة للبحار الأجنبى والذى يعتبر طبقاً للائحة هيئة السياحة سائحاً. خاطبت لجنة السياحة نادى البحارة لبحث إمكانية وسبل التعاون بين الطرفين وفى رد أمين عام مجلس إدارة النادى الربان/ شريف على حجازى رحب بالفكرة ودعى لعقد لقاء مشترك بين أعضاء لجنة السياحة وممثلى النادى الدولى للبحارة لدراسة ومناقشة الإقتراح للخروج به لحيز التنفيذ.

محطات وأخبار

★ عقد إجتماع مشترك بين غرفتى ملاحة بورسعيد والسويس والبحر الأحمر فى 2005/7/20 وقد نتج عن الإجتماع التوصيات التالية:

1- أن تكون عملية إنزال المخلفات الخاصة بالسفن التى تعبر قناة السويس عملية إختيارية وليست إجبارية حتى لا يؤدى ذلك للإساءة إلى سمعة موانئ قناة السويس بصفة خاصة وإلى سمعة البلاد بصفة عامة.

2- أن تكون خدمة إنزال المخلفات إجبارية للسفن التى تمكث بموانئ السويس والبحر الأحمر أكثر من 24 ساعة

3 - يتم التنسيق الكامل بين مقاول الأشغال الذى يقوم بجمع المخلفات مع التوكيل الملاحى المختص بناءاً على تعليمات المنظومة الدولية لسلامة الأفراد والموانئ ISPS CODE

★ إجتماع اللجنة التنفيذية لغرفة ملاحة بورسعيد مع أعضاء الجمعية العمومية وشعبة تموين السفن فى 2005/7/30 وقدمت اللجنة التنفيذية مجموعة من المقترحات ومن أهمها:

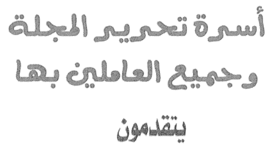
- عرض اللجنة التنفيذية إقتراح على شعبة تموين السفن بإستخدام سجل المصدرين للتموين فى الموانى الأخرى وقد أرجئ عرض هذه المشكلة لحين تجربة هذا الإقتراح والتأكد من عدم إستحداث مشاكل بصدد إستخدامه

- تقدمت الشعبة بإقتراح إنشاء لجنة تقوم بدراسة الإجراءات اللازمة لنشاط التوريدات بجميع جوانبه.

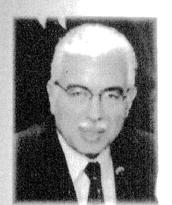
وقد قررت اللجنة التنفيذية إرجاء هذه النقطة لحين معرفة ما توصل إليه قطاع الجمارك فى دراسة قانون الجمارك واللائحة التنفيذية.

***





أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها



يتقدمون

بأخلص التهانى القلبية

للسيد اللواء بحرى

محمد أحمد إبراهيم يوسف



بثقة القيادة السياسية

على تعيينه

رئيسا لمجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



وذلك لما حققه من إنجازات

أثناء قيادته للهيئة العامة

لميناء الإسكندرية والدخيلة

ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار



فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك







فى إطار تشجيع التعليم البحرى والخدمات التى تقدمها وزارة النقل

وزارة النقل « قطاع النقل البحرى »

يسعد وزارة النقل أن تقدم

بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى 15 منحة دراسية فى التخصصات البحرية المختلفة بالجهات التالية بالأكاديمية العربية بواقع عدد 5 منح لكل تخصص :

الكلية البحرية .... عدد(5) ضباط بحريين.
الكلية البحرية .... عدد(5) مهندسين بحريين.
معهد الدراسات التقنية والمهنية .... عدد(5) متخصصين بحريين.

شروط التقدم

شروط أكاديمية

- إستيفاء الشروط العامة والتخصصية للقبول بالكليات أو المعاهد المتقدم لها « وفقاً لشروط الأكاديمية العربية »

شروط خاصة

* الإجادة التامة للغة الإنجليزية تحدثاً وكتابة.
* الإجادة التامة لإستخدام الحاسب الآلى.
* تعهد الطالب بالنجاح وبالتفوق طوال فترة الدراسة، مع تعهد ولى الأمر بدفع المصاريف فى حالة الرسوب.
* سيتم مراعاة التوزيع الجغرافى والحالة المادية والتفوق العلمى وفقاً للمستندات المقدمة.
* آخر موعد لتلقى الطلبات الإثنين 2005/8/22 .

سيتم إجراء إختبار نظرى وعملى أيام 27 - 28 - 29 / 8 / 2005 للمنطبق عليهم شروط القبول، وسيتم نشر أسماء المقبولين وموعد الإختبارات على الموقع الإلكترونى لقطاع النقل البحرى إعتباراً من 24 / 8 / 2005.
تقدم الأوراق والصور إلى :

وزارة النقل

قطاع النقل البحرى

إدارة التدريب والعمالة البحرية

4 شارع البطالسة متفرع من طريق الحرية – الإسكندرية 021514
تليفون : 4842119 - 4842058

وذلك فى موعد غايته 22/ 8/ 2005، وتعقد الإمتحانات بمقر معهد تدريب الموانئ باب (7مشـ ميناء الإسكندرية تحت إشراف لجنة متخصصة برئاسة قطاع النقل البحرى وعضوية هيئة السلامة والأكاديمية وشركة الملاحة الوطنية.

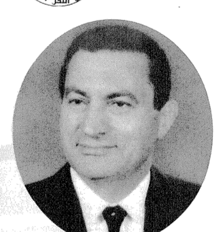
جميع التفاصيل والشروط موجودة بالموقع الإلكترونى لقطاع النقل البحرى

WWW.mts.gov.eg



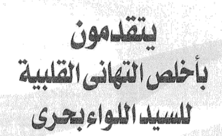


ALEXANDRIA PORT AUTHORITY



أسرة تحرير المجلة

وجميع العاملين بها

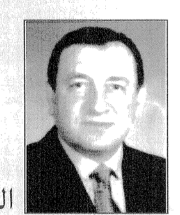


يتقدمون

بأخلص التهانى القلبية

للسيد اللواء بحرى

إبراهيم محمد يوسف

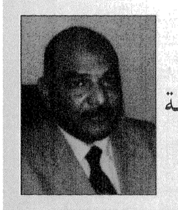


بثقة القيادة السياسية

على تعيينه

رئيساً لمجلس إدارة

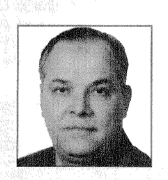
الهيئة العامة لميناء الإسكندرية والدخيلة



وذلك لما حققه من إنجازات

أثناء قيادته لهيئة ميناء دمياط

ويتمنون لسيادته كل تقدم وازدهار



فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

ميناء السخنة



ميناء السخنة المحورى

شركة تنمية ميناء السخنة شركة مساهمة مصرية صاحبة إمتياز إدارة وتشغيل الحوض الأول بميناء السخنة وتزويده بالبنية الفوقية بموجب العقد الموقع مع الحكومة المصرية فى مايو 1999.

ومنذ إفتتاح فخامة السيد رئيس الجمهورية للميناء للتشغيل فى أكتوبر 2002، أثبتت الشركة نجاحها فى تشغيل وإدارة الميناء بأحدث النظم العالمية (Cutting Edge Technology) كما نجحت في إكتساب ثقة جهات التمويل العالمية مثال بنك الصادرات والواردات الأمريكى (USEXIM BANK) ومؤسسة التمويل الدولية (IFC) فى تمويل مصانع متعددة ومشروعات متخصصة (FDI) داخل الميناء كأول ميناء مصرى حديث إكتسب شهرة عالمية ساهمت فى تلقى شركتنا العديد من العروض لتطبيق نموذج السخنة فى موانى بعض الدول المجاورة REPLICATING SOKHNA MODEL.

لقد كان الهدف الأساسى للشركة من تشغيل وإدارة الميناء هو إقامة نموذج عصرى يعتمد على تنوع الأنشطة الإنتاجية والخدمية الممثلة فى المشروعات اللوجستية والمينائية الجادة ذات الإستثمارات العالية ADDED VALUE PORTS التى تساهم فى العمليات التصديرية وخلق فرص عمل للشباب وجذب العملة الأجنبية بالإضافة إلى الأنشطة الأخرى الغير مباشرة المعتمدة على تلك المشروعات والتى تحقق القيمة المضافة التى تنشدها الدولة أسوة بالموانى العالمية التى أصبحت تساهم وبشكل مباشر فى إقتصاد بلادها بما تحققه من فائض قيمة يعد بعشرات البلايين من الدولارات سنوياً.

ولتحقيق هذا الهدف فقد وضعت الشركة خطط وإستراتيجيات طموحة لإدارة وتشغيل الميناء وفق مفهوم عصرى يعتمد أساساً على النهضة العالمية والفكر الإقتصادى الحر وذلك من خلال منظومة ثابتة تعتمد على المحاور الآتية:

1- إقامة ميناء محورى بالسخنة يخدم عمليات الشحن والتفريغ وفق أحدث النظم مع إقامة قاعدة لصناعات مينائية متكاملة تحقق النمو للمنطقة وتخدم الإقتصاد القومى، وذلك مع التركيز على زيادة التصدير تمشياً مع سياسة الدولة بهذا الخصوص.

2- إستخدام أحدث النظم الإلكترونية فى التشغيل والإدارة والتدريب والتجهيزات التي تساعد على تطبيق نظم التوقيع الإلكترونى فى المعاملات والإجراءات فور صدور اللائحة التنفيذية للقانون.

3- العمل على كسب الثقة للإستثمارات العالمية فى الإستثمار فى منطقة السخنة وذلك بتوفير المناخ الملائم والبنية التحتية والفوقية الإلكترونية التى توفر للمشروعات الإستثمارية إحتياجاتها الأمر الذى يساعد على جذب العديد من رؤوس الأموال والشركات العالمية (FDI) للعمل بمصر.

4- تفعيل توجهات الحكومة فى تشجيع الإستثمار بمصر وذلك من خلال إعادة الثقة بين رجال الأعمال الجادين وبين القائمين على الإستثمار بمصر PPP MODEL.

5- التركيز على إقامة مشروعات إستراتيجية تحقق لمصر إحتياجاتها من السلع الضرورية وقت الحاجة فى الوقت الذى تخلق من الميناء مركزاً للتوزيع العالمى للتجارة الدولية وتوفير فرص العمل وتحقيق القيمة المضافة المنشودة، والتوسع فى المشروعات التكميلية Down Stream Industries.

6- العمل على أن يكون ميناء السخنة نموذجاً قابل للتطبيق بباقى الموانى المصرية وذلك من خلال التطبيقات للمفاهيم والمعايير العالمية للعمل داخل الموانى لتصبح كيان إقتصادى متكامل جاذباً للإستثمار العالمى ونقطة إرتكاز فى حركة التجارة العالمية وذلك من خلال تطوير وتحديث وتغيير مفاهيم الإدارة للموانى بنظام الإدارة المتكاملة.







ميناء السخنة



وأهميته الإستراتيجية للإقتصاد المصري





7- وضع مخطط عام مستقبلى حتى عام 2020 لتنفيذ الخطط المرحلية MASTER PLAN والمتتالية للميناء مع وضع إطار عام لسياسة التعامل داخل الميناء ووضع أسس ثابتة للحفاظ على المستوى العام للخدمات بما يساند النمو المطرد للإقتصاد المصرى.

المخطط العام المستقبلى 2020 لميناء السخنة MASTER PLAN :

قامت الشركة بتكليف إحدى كبري بيوت الخبرة العالمية بالقيام بدراسة علمية لإخراج مخطط مستقبلى لميناء السخنة حتى عام 2020 تم إعتماده من مجلس الوزراء فى يوليو 2003 حرصاً من الشركة على عدم التفريط فى أرض الميناء، وإستغلالها الإستغلال الأمثل للتطورات المستقبلية وذلك بالتعاون مع هيئة موانئ البحر الأحمر.

ولقد روعى فى هذا المخطط تنوع الأنشطة المينائية واللوجستية والتشغيلية بالميناء التى تحقق القيمة المضافة للإقتصاد القومى، ومتابعة حركة نمو التجارة العالمية وتدفقاتها على المنطقة حالياً ومستقبلاً خاصة من الجانب الأسيوى ومسايرة معدلات نمو الإقتصاد المصرى وتشجيع الصادرات.

وكان الهدف من المخطط العام 2020 هو وضع إطار ثابت ومرجعى للتعامل داخل الميناء ومع الميناء حالياً ومستقبلاً لتنفيذ المخطط بعيداً عن الإجتهادات حتى يمكن تحقيق المستهدفات المرجوة من المخطط والمتمثلة فى:

1- تحقيق قيمة مضافة مستهدفة حتي عام 2020 بحوالي 6 بليون دولار سنوياً وفقاً لتقديرات بيوت الخبرة العالمية والمعدلات المماثلة للموانئ العالمية.

2- الوصول بأطوال الأرصفة إلى 16.5 كيلو متر (حالياً 1.85 كيلو متر فقط)

3- تحقيق فرص عمل حقيقية لحوالى 24000 عامل.

4- الوصول بحجم الإستثمارات إلى حوالى 1.4 بليون دولار يتحملها القطاع الخاص كاملة فى إنشاء البنية التحتية والفوقية وإقامة المشروعات دون تحمل الحكومة أى أعباء مادية على الإطلاق.

5- إنشاء ميناء محورى ومركز توزيع للتجارة العالمية بميناء السخنة.

المشروعات الجاهزة الآن للتنفيذ وفقاً للمخطط العام:

وقد إتبعت الشركة سياسة تسويقية عالمية نشطة، إستطاعت جذب العديد من رؤوس الأموال لإقامة مصانع ومشروعات إستثمارية بميناء السخنة تنفيذاً للمرحلة الأولى للمخطط المستقبلى والتى يتوقع بدء العمل والإنتهاء منها خلال 3 سنوات ومن أهم هذه المشروعات الإستراتيجية الجاهزة للتنفيذ الآن:

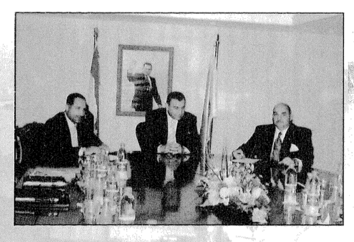
1- مشروع ميناء السخنة	تكاليف إستثمارية 100 مليون دولار
2- مشروع تموين السفن بالوقود	تكاليف إستثمارية 65 مليون دولار
3- مشروع إنتاج الديزل الحيوى	تكاليف إستثمارية 22 مليون دولار
4- مشروع مصفاة السكر	تكاليف إستثمارية 120 مليون دولار
5- مشروع المواشى الحية واللحوم	تكاليف إستثمارية 20 مليون دولار
6- مشروع إنتاج الماغنسيوم	تكاليف إستثمارية 750 مليون دولار
7- مشروع إنتاج الصوف	تكاليف إستثمارية 70 مليون دولار
8- مشروع إنتاج الأمونيا	تكاليف إستثمارية 520 مليون دولار

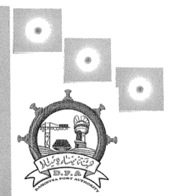
المجموع الكلى للتكاليف الإستثمارية أكثر من مليار دولار أمريكى كمرحلة أولى، تزيد إلى أضعاف هذا الرقم بعد إمتدادات المراحل التالية المستقبلية لتلك المشروعات. ويبلغ العائد المادى الذى سيعود على هيئة موانى البحر الأحمر (وزارة النقل) حوالى 183مليون دولار كما تبلغ القيمة المضافة للإقتصاد المصرى ما قيمته حوالى 2 مليار دولار سنوياً، وتوفر هذه المشروعات 14000(أربعة عشر ألف) فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة.

حجم العمالة الحالية بالميناء: 1150

تكلفة الدولة فى الحوض الأول: 750 مليون جنيه مصرى

إستثمارات شركة تنمية ميناء السخنة فى الحوض الأول: 120 مليون دولار أمريكى



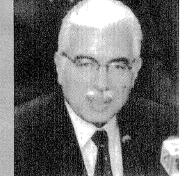


إنترناشيونال
International





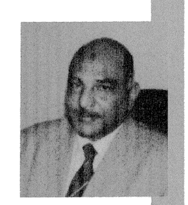
أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون
بأخلص التهانى القلبية



للسيد اللواء بحرى

مختار عبد الواحد عمار

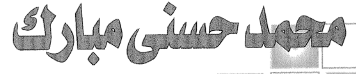


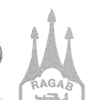


بثقة القيادة السياسية
على تعيينه
رئيساً لمجلس إدارة
الهيئة العامة لميناء دمياط

ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس





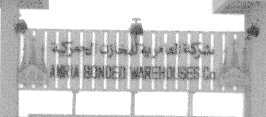


شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمـ ... رية خاصة موانى الجمهورية العامة.

تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطـ ...

حقيقة ومواكبة التطور التكنولوجى لتطوير ... مستمر والكفاءة العالية

... الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .

- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

AFIFI
WORLD TRANSPORT

agent of:
PANALPINA
on 6 continents

North America
51 offices

Europe
127 offices

Asia
49 offices

Latin America
47 offices

Africa
30 offices

Oceania
4 offices

HEAD QUARTER

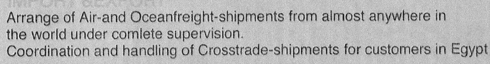


Services Offered in

IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

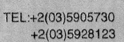


Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123

FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521





Graine de pastel : خط إنتاج جديد لمستحضرات تجميل معتمدة على مواد طبيعية مستخلصة من نبات الـ Pastel بمنطقة Pays d'Oc الفرنسية



بعد مرور عدة قرون على نسيان نبات الـ pastel الأسطورى، عادت مجدداً زراعة هذا النبات بالطرق التقليدية فى جنوب غرب فرنسا بالقرب من منطقة الـ Pyrenees. وقد أمكن لأول مرة إستخدامه فى مجال مستحضرات التجميل بفضل شركة Cocagne et Compagnie الواقعة فى مدينة Toulouse وذلك من خلال طرحها لخط إنتاجها الجديد Graine de pastel.

إن نبات الـ pastel أو الـ Isatis tinctoria يتبع فصيلة الصليبيات (متعددة التويجيات) والمعروفة منذ العصور القديمة بخواصها المذهلة فى الصباغة. فهذا النبات يسمح بالحصول على لون أزرق مميز جداً بفضل مادة التلوين الموجودة فى أوراقه والمعروفة بإسم النيلين (الـ indigotine). كما أن إسم هذا النبات باللغة الفرنسية هو أساس كلمة "باستيل" التى ترمز اليوم إلى نعومة الألوان. فهذا "الذهب الأزرق" الذى كان يتم تصديره إلى جميع أنحاء العالم كان يمثل فى عصر النهضة ثروة جنوب غرب فرنسا فى مناطق Toulouse، Albi وCarcassonne.

ومن جهة أخرى يعتبر الـ pastel نبات طبى أيضاً نتيجة خواصه الهامة المفيدة للبشرة وهى خواص أشار إليها أبقراط. وقد ظل هذا النبات مسجل فى كتاب الوصفات والتركيبات الدوائية "الفارماكوبيا" حتى القرن الثامن عشر. ومن خلال إعادة إكتشافه مؤخراً من قبل العلماء، فإن زيت نبات الـ pastel الموجود فى بذوره قد أثبت ثرائه الفريد بالمواد الدهنية الأساسية فى تنظيم معدل ترطيب بشرة الإنسان.

فؤاد يونس رئيساً للـ CAFE

صرح حسن بهنام مدير مكتب المعلومات التابع لسفارة فرنسا بأن الجمعية العمومية للـ CAFE (جمعية الأعمال المصرية - الفرنسية) إجتمعت يوم الأحد 19يونيو وإختارت ثلث أعضاء مجلس الإدارة وهم السيدة/حسنة رشيد والسادة/ حليم عاصم و چان ميشيل تور وكريستوف سالومون وچى بوبيه وأنيس أكليمندوس.

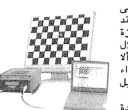
وعقب ذلك، قام مجلس الإدارة بتشكيله الجديد بإنتخاب فؤاد يونس رئيساً جديداً لجمعية الأعمال المصرية - الفرنسية للجانب المصرى وأنيس أكليمندوس، أميناً عاماً وچى بوبيه أميناً للصندوق كما إحتفظ إدريان فارس بالرئاسة للجانب الفرنسى. ويذكر أن السيد عاطف مختار يحتفظ بمنصبه كمدير عام الجمعية.

وأضاف حسن بهنام بأن أعضاء مجلس الإدارة يعقدون إجتماعاً فى نهاية الشهر الحالى لشرح السياسات والمشروعات الجديدة فى الفترة القادمة.

شركة Deschamps تقوم بعرض احدث إنتاجها من مجموعة رفع وسحب طائرة الإيرباص الجديدة A-380 : مادة MOBI-MAT الجديدة ووسائد الرفع الجديدة DARC عرض هذه المجموعة المتطورة بمعرض INTER AIRPORT EXHIBITION الذى سيعقد فى مدينة ميونخ فى الفترة من 11-14 اكتوبر 2005

بإمكانكم التعرف على المنتجات التى حققت شهرة شركة Deschamps المتخصصة فى إنتاج معدات رفع وسحب الطائرات وذلك من خلال معرض Inter Airport Exhibition الذى سيعقد فى مدينة ميونخ (فى الفترة 14-11أكتوبر 2005– موقع B110). وتتمثل هذه المنتجات فى أحدث مجموعة نظم رفع وسحب طائرة الإيرباص الجديدةA-380 والتى تشمل مادة MOBI - MAT الجديدة ووسائد الرفع الهوائية الجديدة DARC (Deschamps Aircraft Recovery Cushions) وDARC BASE.

FPDDrive :حل رقمى للتعامل مع جميع أنواع الشاشات



تعد شركة ELDIM الواقعة فى منطقة نورماندى الفرنسية شركة رائدة فى الخواص الضوئية لشاشات الـ LCD. وقد قامت بتوسيع نطاق سلسلة أجهزة القياس التى تقوم بإنتاجها من خلال تقديم مولد جديد للصور الرقمية ألا وهو جهاز FPDDrive. إذ يسمح بإجراء برمجة وعرض للصور على أحدث جيل من الشاشات الرقمية.

ويتمتع جهاز FPDDrive الجديدة بإمكانية إستخدامه على حدة أو من خلال توصيله بنظام قياس أوتوماتيك حيث يضمن عرض صور البث اللازمة لإختبار وتحديد معيار الشاشات. ومن ثم تتنوع تطبيقاته فى مجالات الأبحاث والدراسات، التحكم فى الجودة وخطوط الإنتاج.

MOBI- Mat : حل متطور لإستخدام الجميع لشواطئ البحر

تعد Deschamps شركة متخصصة فى تصنيع النسيج التقنى. وقد قامت بإنتاج Mobi-Mat وهو عبارة عن أرضية خاصة من شأنها توفير ممرات مؤقتة للسير على المسطحات غير المستقرة نتيجة وجود رمال أو وحل أو جليد.

وتتمتع هذه الأرضية بكونها خامة غير متفاعلة، شديدة الصلابة ومسجلة رسمياً فى إطار ميزة رئيسية ألا وهى الوزن الخفيف، إذ يمكن لشخصين فقط تركيبها بسرعة دون الحاجة إلى أدوات خاصة. وتتميز أرضية MOBI- MAT TOPX بكونها مصنوعة من تركيبة بوليستر ثلاثية الأبعاد ومضادة للإنزلاق. ومن ثم فهى توفر الأمان والراحة لجميع المستخدمين سواء كانوا من المشاة، سائقى الدراجات، الأشخاص المعاقين الذين يستخدمون الكراسى المتحركة أو الأطفال داخل عرباتهم . وفى إطار عدم إحتمال حدوث أى تمزق أو ثقب، تتمتع أيضاً هذه الأرضية بعدم وجود أى ضرر منها على المشاه الراغبيين فى السير عليها وهم حفاة.

هذا وتتميز أرضية MOBI - MAT TOPX بمقاومة ميكانيكية عالية، إذ يمكن نشرها على جميع أنواع الأراضى من خلال عملية إعداد بسيطة جداً فهى تتوافق بدقة مع جغرافية سطح الأرض ولا تتطلب أى تغيير للمكان وفى نهاية الموسم يمكن فك هذه الأرضية وتخزينها بدون أى شروط خاصة. وتجدر الإشارة إلى أن هذه الأرضية تنفرد بخطوط بيضاء وزرقاء ويتم توفيرها على هيئة مجموعة جاهزة للإستخدام وهى عبارة عن إسطوانة بطول 25 متر أو أكثر فى إطار ثلاثة أحجام قياسية للعرض وهى 1.40 متر و2.80 متر.

أما بالنسبة لأرضية MOBI - MAT BOAT RAMP فهى خاصة بأرضية السفن، ومن ثم فهى موجهة لخدمة نوادى اليخت والمدارس الشراعية فضلاً عن مراكز الإنقاذ. فهى تتمتع بسطح ثلاثى الأبعاد مع معدل صلابة كافى للحيلولة دون حدوث أى هبوط فى الأرض .وبالتالى فهى توفر إمكانية سحب السفن من وإلى المياه بدون مجهود فضلاً عن إمكانية تحريك السيارات على الرمال. ومع سهولة التركيب على أى نوع من الأراضى من خلال تجهيزات بسيطة، تتميز هذه الأرضية بوزن خفيف وبصلاحية إستخدام طويلة. هذا ويتم توفيرها على هيئة مجموعة جاهزة للإستخدام بالأحجام التالية: 2.80 × 15متر، 2.80 × 25 متر و4.20 × 25 متر.

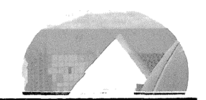
ندوة عن التعاون المصرى- الفرنسى فى المجال الزراعى

تحت رعاية المهندس أحمد الليثى، وزير الزراعة وإستصلاح الأراضى، عقدت فى القاهرة يوم الأربعاء 29 يونيو ندوة عن التعاون المصرى الفرنسى فى مجال تطبيق تكنولوجيا الإستشعار من البعد فى المجال الزراعى.

وصرح حسن بهنام، مدير مكتب المعلومات التابع لسفارة فرنسا بأن يعتبر هذا المشروع أحد ثمار التعاون بين مصر وفرنسا ممثلاً فى معهد بحوث الأراضى والمياه والبيئة، ومؤسسة سبوت إيماچ الفرنسية والمجموعة الإستشارية للخرائط والمعلومات الأرضية.

وأكد حسن بهنام أن تحقق خلال المرحلة الحالية للمشروع تطبيق التكنولوجيا الفرنسية الحديثة فى دراسة جهود إستصلاح الأراضى فى منطقة غرب الدلتا، وأيضاً فى دراسة ظاهرة السيول فى وادى قنا ووادى الأسيوطى.

عقدت الندوة يوم الأربعاء 29 يونيو 2005 فى فندق ماريوت الزمالك (قاعة عايدة).



أخبار الهرم الرابع



مكتبة الإسكندرية إستقبلت وفداً من دولة طاچيكستان

زار مكتبة الإسكندرية وفداً من المشاركين فى الدورة التدريبية التى تنظمها الأمانة العامة للصندوق المصرى للتعاون الفنى مع دول الكومنولث والدول الإسلامية والأوروبية، لكوادر دولة طاچيكستان العاملين فى مجال "تكنولوچيا المعلومات".

إهداء لمكتبة الإسكندرية من الوكالة السويدية للتعاون والتنمية

تلقت مكتبة الإسكندرية مؤخراً مجموعة متميزة من الإهداءات قدمتها الوكالة السويدية الدولية للتعاون والتنمية (SIDA) لمكتبتى الطفل والنشء، والإهداء عبارة عن 300 كتاب تتراوح ما بين مجموعة من الكتب العلمية للأطفال بالإضافة إلي مجموعة من الروايات الخيالية الشقية مثل،، امات الأطفال الأشهر حالياً هارى بوتر وغيرها

مكتبة الإسكندرية فى المؤتمر السنوى للإتحاد الدولى للمكتبات

شارك الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية على رأس وفد من قطاع المكتبات برئاسة الدكتورة سهير وسطاوى رئيس القطاع، والدكتورة نهى عدلى مدير إدارة تكنولوچيا المعلومات، فى مؤتمر الإتحاد الدولى لجمعيات ومؤسسات المكتبات والذى عقد فى العاصمة النرويجية أوسلو خلال الفترة من 14 ـ 18 أغسطس الماضى

نسخة من ارشيف منظمة JSTOR العالمية فى مكتبة الإسكندرية

وقع الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية إتفاقية مع منظمة JSTOR العالمية يتم بمقتضاها مد المكتبة بنسخة من أرشيف المنظمة الذى يتضمن إصدارات 512 صحيفة من 87 دولة من دول العالم.

وبمجرد توقيع الإتفاقية أصبح لدى مكتبة الإسكندرية نسخة كاملة من الأرشيف الرقمى لعدد 500 صحيفة عالمية، ليصل ما تملكه المكتبة من نسخ الصحف الإلكترونية إلى 20 ألف صحيفة، وستتم إتاحتها لجميع رواد المكتبة.

وكانت منظمة JSTOR قد تأسست فى أغسطس من عام 1995 كمنظمة مستقلة غير هادفة للربح، تهدف إلى إتاحة وسائل تكنولوچيا المعلومات للباحثين والعلماء وتكوين أرشيف شامل موثوق به يحتوى على مجمل الإنتاج الأدبى للمثقفين والكتاب من جميع أنحاء العالم وحفظ إصدارات الصحف الورقية من التلف، ومساعدة المكتبات على خفض تكلفة حفظ إصدارات الصحف المختلفة، وحمل العبء عن إتحادات المثقفين والناشرين فيما يتعلق بتحويل الإصدارات الصحفية من الصورة الورقية إلى الإلكترونية.

يتضمن الأرشيف الـ JSTOR 12 مجموعة منها الفنون والعلوم والأدب والرياضيات والموسيقى والعلوم الحيوية وغيرها من الموضوعات، وقد وصلت أعداد الإصدارات على موقع المنظمة إلى 121.847 إصداراً، وتبلغ عدد المقالات 2.885.235 مقالاً وعدد الصفحات 17.974.200 صفحة.

أثر المعرفة فى تحديث إدارة الموارد البشرية وعلاقتها بالنمو الإقتصادى

الجزء الأول



بقلم محاسب/ سعيد رجب

إن المقصود بالنمو الإقتصادى هو زيادة إنتاجية رأس المال من خلال تعليم وتدريب القوى البشرية حيث أن تحديث إدارة الموارد البشرية يعد أساساً قوياً لرفع القدرة التنافسية للمؤسسات الإقتصادية سواء كانت إنتاجية أو خدمية .

وذلك لتطلب الوقوف والإهتمام بالمسائل الآتية:

أولاً: التحديات التى تواجه الصناعة عالمياً ومحلياً والتى تواجه الشركات بشكل عام.

ثانياً: سوق العمل والتوظيف فى القرن الواحد والعشرين.

ثالثاً: المهام الرئيسية لتنمية موارد الشركات والتى تتمثل فى تأكيد منظومة القيم لدى العاملين.

رابعاً: الإشتراطات الأساسية للقيادة فى المؤسسة أو الشركة من حيث:

أ- القدرة على القيادة.

ب- القدرة على التحليل

جـ- الثقة بالنفس.

د- الخبرة والمهارة.

هـ- الإبتكار وتنمية قيمة العمل فى مجموعة العمل.

و- إرتباط العاملين بجهة عملهم من حيث وضوح الهدف وتحديد الإختصاصات.

ز- المحاسبة ثواباً أو عقاباً بطرق مقنعة.

ح- المتابعة.

ط- التدريب المستمر مع التركيز على الموهوبين من العاملين والإستفادة بهم فى تحريك العمل.

خامساً: دور الإجتماعات المتواصلة بين الإدارة والعاملين.

سادساً: خلق روابط الإدارة والكوادر النقابية بالمؤسسة.

سابعاً: مراعاة أن تكون الأجور منافسة للشركات المثيلة.

ثامناً: منح فرص الترقى حيث أن العامل يكون مستعداً لتطوير نفسه وتثقيفها إذا ما ظهرت فرصة للترقى.

والإقتصاد الذى يعتمد على المعرفة يحقق الجزء الأكبر من القيمة المضافة.

ومفتاح المعرفة هو الإبداع والتكنولوچيا – وهذا يعنى أن الإقتصاد يحتاج إلى المعرفة وكلما زادت كثافة المعرفة فى مكونات العملية الإنتاجية زاد النمو الإقتصادى. فمن المعلوم أن المعرفة تعمل على زيادة إنتاجية رأس المال من خلال:

1- تعليم وتدريب القوى البشرية.

2- التطوير التكنولوچى بواسطة البحث والتطوير.

3- خلق نظم حديثة للإدارة وهيكلة مجموعات الوظائف.

أى أن المعرفة تعتبر المحرك الذى يدفع الإقتصاد القومى للرخاء فى المستقبل.

الإبتكارات:

ومن الجدير بالذكر أن التطور التكنولوچى هو المصدر الرئيسى للنمو الإقتصادى لذلك فإن كثيراً من الدول الصناعية عمدت إلى رسم أطر السياسات التى تعمل على ترويج الإبتكارات كسبيل أوحد لغرس عمليات مستمرة من التغيير الفنى فى إقتصاديتهم.

ونظراً لأن المعرفة هى أحد العوامل للتنمية – فإن هناك نوعين من المعرفة هما:

1- المعرفة التكنولوچية: وهى تعنى الدراية الفنية مثل هندسة التنظيم والبرامج والتغذية وتحديد النسل.

2- المعرفة بالجودة: ويقصد بها نوعية المنتج ودقة العمل والجدارة الإئتمانية للشركة وفى هذا الصدد قامت مجموعة مختلفة من بيوت الخبرة الإستشارية بإعداد مؤشرات معينة للمقارنة بين المستويات المعرفية لدول العالم – ويمكن إيجازها فيما يلى:

1- مدى توفر القوى البشرية المؤهلة للتكنولوچيات المتقدمة، وهو مقياس لنظم التعليم والتأهيل والتدريب.

2- القدرة الإبتكارية التكنولوچية للشركات وهى قياس لأنظمة البحوث والتطوير والإبتكار والإختراع.

3- عولمة الإقتصاد وتفاعله وإنفتاحه فى الإتجاهين مع الأسواق العالمية ويحدد هذا المقياس بنسبة التصدير والإستيراد إلى الدخل القومى.

4- توفر الأصول السائلة المستعدة للمخاطر التكنولوچية.

5- ديناميكية المنافسة للشركات.

6- درجة إنتشار الوسائل الإلكترونية الرقمية فى الإقتصاد.

وتتجسد أهم معوقات التقدم فى إقتصاد المعرفة فى قضيتين أساسيتين أولهما عدم وجود القوى البشرية المؤهلة – وثانيهما عدم وجود أو عدم إستعداد رأس المال للدخول فى مجال المخاطر حيث أن الإقتصاد المعرفى تعتبر فيه المخاطرة والإنتقال أو التغيير المستمر هو القاعدة وليس الإستثناء.

والدول النامية تعانى من عظم التحدى أمامها للحاق بالدول المتقدمة فمن ناحية الإقتصاد المعرفى فإنه يزيد من النمو بمعدلات متسارعة – ومن ناحية أخرى فعلى هذه الدول تضييق الفجوة المعرفية بينها وبين الدول المتقدمة – كما أنه يجب الحصول على المعرفة وتطويعها وإستنباط الجديد بها محلياً.

كما أن الإستثمار فى رأس المال البشرى يزيد من القدرة على إستيعاب المعرفة وإستخدامها.

وهنا يجب أن نؤكد أن التعليم وسلم مستوياته والتدريب والتأهيل المستمر طوال الحياة يعتبر الأهم فى حياة الشعوب.

وقد أصبحت الشركات الكبرى أكثر وعياً فى تبنى التكنولوچيات الجديدة وتطويعها نظراً لأن عوائدها تتناسب طردياً مع منحنى التعليم وعكسياً مع منحنى الخبرة ما لم يتطور ويرتقى وهذا كله يقتضى وجود نظام تعليمى قادر على إنتاج قوى بشرية مؤهلة لإستيعاب المعرفة التكنولوچية وأسواق مال تتمتع بالشفافية وضمانات حرية تدفق المعلومات – فالمزايا التى تعود على المجتمعات النامية من الإستثمار الأجنبى المباشر تعتمد على قدرة هذه المجتمعات على التمييز بين المصالح الإيجابية المشتركة وعواقب الإرتماء فى أحضان الإستثمار الأجنبى المستغل.

إن التحدى الذى تمثله المعرفة كطريق للتنمية هى قدرة المجتمع على الجمع بين المعرفة المحلية وثروة الخبرة المتراكمة عبر أنحاء العالم. وخطورة الإنفجار المعرفى الهائل فى العلم الآن وإزدياد مخاطر إنقسام العالم ليس بسبب التفاوت فى المعرفة، وستتدفق الموارد والأموال تدفقاً متزايداً على البلدان التى لها قواعد معرفية قوية مما سيزيد من حالة عدم المساواة بين مجتمعات العالم.

الدور الحيوى للمعرفة فى النمو الإقتصادى:

من المعلوم أن المعرفة منذ أمد بعيد تلعب دوراً محورياً فى خلق الثروة وتحسين جودة الحياة.

ففى القرن الثامن عشر بزغ النظام الإقتصادى الرأسمالى الذى إعتمد على تطبيق المعرفة فى الأدوات والعمليات والمنتجات كمرحلة أولى ثم ممارستها فى المصانع ثم جاءت المرحلة الثانية لتطبيق المعرفة فى العمل الآدمى فى خطوط الإنتاج والميكنة فى المؤسسة وهذا التطور فى تطبيق المعرفة كان مدفوعاً لدرجة كبيرة فى الرغبة فى زيادة القدرة الإنتاجية الإقتصادية وبالتالى جاء متأثراً بالبيئة الإجتماعية والسياسية السائدة الآن.

ومنذ منتصف الثمانينات فإن السير فى إتجاه العولمة يتحرك بسرعة كبيرة فى عالم الإقتصاد حيث زادت التجارة العالمية زيادة كبيرة.

ويجب العلم بأن حرية التجارة وإزالة الحواجز أمام رؤوس الأموال وتخفيض تكاليف الإنتقال نتيجة التقدم الرهيب فى تكنولوچيا المعلومات والإتصالات والمواصلات وهى تمثل القوى الثلاث الدافعة للعولمة.

وفى إقتصاد العولمة يتحرك رأس المال وتتاح الموارد والطاقة وهو الأمر الذى يجعل من الكيفية الفنية ممثلة فى جودة العمالة الماهرة ومستوى التكنولوچيا عوامل مهمة فى تحديد حالة الإقتصاد القومى – فمن المعروف أن المعرفة تعمل على زيادة إنتاجية رأس المال من خلال تعليم وتدريب العمالة، والتطور التكنولوجى من خلال البحث والتطوير وخلق نظم للإدارة والهيكلة. ومن هذا المنطلق فإن المعرفة تعتبر الموتور الذى يدفع الإقتصاد للرخاء فى المستقبل.

ما أن يبدأ موسم الصيف فى الإسكندرية ترى كل شئ جديد ....

كتب/ مصطفى خليل

مصر لن تلعب دور السنيد ..... وسنأخذ حقنا بالدراع أعرب وزير النقل عن عدم إقتناعه بفائدة عمل التوكيلات الملاحية الأجنبية فى مصر وأيد وجهة نظر أعضاء البرلمان بضرورة إجراء تعديل للقانون الذى يسمح للأجانب بمزاولة نشاط التوكيلات الملاحية فى مصر بدون الإخلال بإلتزامات مصر الدولية.

وكما أكد السيد الدكتور عصام شرف وزير النقل إستعداد الوزارة لشراء محطات الحاويات المملوكة للقطاع العام حال قيام وزارة الإستثمار بطرحها للبيع وقال إن محطات الحاويات تعتبر من أهم أصول الدولة وهى التى ساعدت على مساندة الإقتصاد القومى حتى أصبح قادراً على الوقوف بقوة.

وأشار السيد الوزير أن الوزارة لن تتخلى عن هذه الشركات أو نسمح ببيعها بل يجب العمل على تقويتها وتطوير ها لتتمكن من المنافسة بقوة.

هذا وقد صرح معالى الوزير أمام حشد من نواب البرلمان المصرى......

إن مصر لن تظل بعد اليوم تمر أمامها التجارة الدولية البحرية دون أن يكون لها أثر فى الإقتصاد القومى.

خاصة وإننا نملك أهم ممر ملاحى و هو قناة السويس ......

تحدث السيد اللواء/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى عن تعريف وصناعة النقل البحرى وقال إنه يشمل كل الأنشطة الخدمية والصناعية المرتبطة بالبحر والتى تتأثر بالقوانين والإتفاقيات والمعاهدات الدولية التى تصدرها المنظمة البحرية الدولية .....

وأشار اللواء شيرين إلى أن صناعة النقل البحرى تتكون من ثلاث عناصر رئيسية هى :

الموانى والمنشآت الساحلية - الأسطول وروافده - المجتمع البحرى وخدماته . وهذه الخدمات لم تعد تقليدية مثل الوكالة والسفن والتفريغ فقط بل تم إدخال الخدمات اللوجستية والصناعات المختلفة لتنمية ظهير الموانى وبناء السفن والإصلاح وصناعة وإصلاح الحاويات وخدمات الـ OFFSHOUR والخدمات البترولية البحرية وسفن الغاز وغيرها من الصناعات كثيفة رأس المال والعمال وأضاف السيد اللواء شيرين بأن تطوير مرافق النقل البحرى والنهوض بها جاء ليواكب التطورات العالمية فى صناعة النقل البحرى للعمل على تأمين السلامة فى المياه الإقليمية وتوفير وسائل المساعدات الملاحية مع تدريب وتأهيل العمالة القادرة على مسايرة التقدم العلمى والتكنولوجى فى القطاع . فى الجلسة تحدث السيد اللواء/ شيرين عن الخطة الخمسية لوزارة النقل للفترة من (2002 - 2007) والتى إشتملت على (93) مشروعاً إنتهى منهم (61) مشروعاً ومتبقى (32) مشروعاً ينتهى العمل فيهم فى شهر ديسمبر 2007 كما أشار إلى الجهود السابقة التى أثمرت فى 1 /3 /2005 فى زيادة حجم الإستثمارات لتصل إلى 11.2 مليار جنيه مصرى منها 12.2 مليون دولار جاء ذلك بمعهد تدريب الموانى بميناء الإسكندرية وبحضور السادة:- السيد الدكتور عصام شرف وزير النقل والسيد المهندس/ حمدى الطحان رئيس لجنة المواصلات بمجلس الشعب والسيد الأستاذ/ عبد العزيز مصطفى رئيس لجنة القوى العاملة بمجلس الشعب واللواء/ محفوظ طه رئيس موانى البحر الأحمر واللواء/هشام السرساوى رئيس ميناء بورسعيد والبدرى فرغلى وأبو العز الحريرى وعبد العزيز قويطة أعضاء مجلس الشعب إضافة للعديد من أعضاء لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب

*وإفتتح السيد وزير الإتصالات الدكتور/طارق كامل والسيد اللواء/ عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية والسيد الأستاذ/مصطفى ياقوت النجار رئيس الغرفة التجارية بالإسكندرية والسيد المهندس/عقيل بشير رئيس مجلس إدارة الشركة المصرية للإتصالات والسيد الدكتور/ على مصيلحى رئيس الهيئة القومية للبريد وكافة القيادات السياسية والشعبية والتنفيذية بالمحافظة

مؤتمر تطوير تكنولوجيا المعلومات بالإسكندرية

بدأ اللقاء بكلمة السيد اللواء/عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية أشاد فيها بأعمال التطوير والخدمات المتميزة التى قامت بها وزارة الإتصالات والمعلومات بمحافظة الإسكندرية مما ساعد على النهوض بأعمال البنية الأساسية التى ساعدت على جذب الإستثمارات الأجنبية وتشجيع الإستثمار والسياحة وساعد أيضاً على تطوير الخدمات بالمحافظة وأعلن دكتور/ طارق كامل وزير الإتصالات أن الإسكندرية من المحافظات الرائدة فى مجال الإتصالات وتكنولوچيا المعلومات حيث بدأت بها الحكومة الإلكترونية فى حى شرق وحققت نجاحاً باهراً فى تنفيذ مشروع حاسب لكل بيت مشيراً إلى أن الإسكندرية تعتبر متميزة فى مجال تقديم الخدمة التليفونية وشهدت طفرة واسعة فى هذا المجال حيث بلغ عدد المشاركين فى التليفونات بكافة أنواعها نصف مليون خط شهرياً ..... مما يعتبر مؤشراً على تحسين مستوى الأداء الإقتصادى وإرتفاع معدلات النمو الإقتصادى هذا بالإضافة إلى أنه يتوفر لها حالياً 10 مليون مشترك عام 2005 بعد أن كانت 5 مليون مشترك عام 1999 بمعدل زيادة حوالى 40%. وأكد أنه يتم حالياً تحديث خدمات الإتصالات الدولية وخدمات الإنترنت مشيراً إلى إشتراك القطاع الخاص فى مجال الإتصالات أدى إلى المنافسة الشريفة وجودة الخدمة المقدمة.

وأشاد الوزير بأعمال التطوير التى قامت بها الهيئة القومية للبريد وإنشاء نوادى تكنولوجيا المعلومات مشيراً إلى إدخال خدمات الجيل الجديد فى الإنترنت إلى مكتبة الإسكندرية فى نفس التوقيت المحدد لدخولها بالقرية الذكية وفى كلمة السيد المهندس/ عقيل بشير رئيس مجلس إدارة الشركة المصرية للإتصالات أن مجموع السنترالات العاملة فى جميع محافظات مصر 1560 سنترال، 12 مليون خط بالسنترالات 10 مليون خط مشترك ويبلغ عدد الشبكات الأرضية 16 مليون شبكة و 15295 دائرة إتصال تليفونى دولى.

وأضاف أنه يخص محافظة الإسكندرية 49 سنترال بها 1.111.769 خط يعمل عليها 944.000 مشترك 52 مركز ومكتب إتصالات وتم تحديث عدة سنترالات وتحويلها للعمل بالنظام الرقمى وتغطية المحافظة بشبكة فيبر للربط بين السنترالات أعقب ذلك قيام الدكتور/ طارق كامل وزير الإتصالات والسيد اللواء/ عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية بإفتتاح عدة مشروعات جديدة فى مجالات الإتصالات. منها مكتب بريد سيدى جابر - معرض الحاسب الآلى لكل بيت بكلية سان مارك - نادى تكنولوچيا المعلومات بكلية الصيدلة - مشروع حاسب لكل بيت بالغرفة التجارية بالإسكندرية.

*أقامت المحافظة بالمشاركة مع الحزب الوطنى حفلة زفاف

شيرين حسن

عبد السلام المحجوب

طارق كامل

على مصيلحى



عصام شرف

جماعى لعدد 20 عريس وعروسة وذلك بحدائق أنطونيادس بالنزهة.

*وفى إطار الدعوة إلى الوصول بالنشاط السياحى للمستوى المرجو فى دفع عجلة التنمية وزيادة الدخل القومى وتحقيق أهداف الدولة فى فتح نوافذ لتشغيل الخريجين وفتح أسواق محلية وعالمية للمنتجات المصرية وخلق العديد من فرص العمل للشباب أقام نادى روتارى الإسكندرية بمقر النادى السورى ندوة عن السياحة فى الإسكندرية بين الماضى والمستقبل.

وذلك بحضور السيد اللواء/ إيهاب فاروق وكيل الوزارة للسياحة والمصايف والدكتور/ أحمد جمال الدين مسعود رئيس النادى والأستاذ/ محمود حمدى سكرتير فخرى النادى والأستاذ/ عبد المنعم حافظ محافظ المنطقة الروتارية 2450 سابقًا وبحضور العديد من رجال الأعمال وأعضاء النادى.

*وإفتتح الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء مجمع خدمات المنشآت الصغيرة بالإسكندرية ورافقه فى حفلة الإفتتاح اللواء/ عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية وهانى سيف النصر الأمين العام للصندوق الإجتماعى.

أحمد نظيف

والمجمع الجديد هو الثانى فى سلسلة المجمعات التى يقيمها الصندوق الإجتماعى فى جميع المحافظات لتكون منارة لتشجيع الشباب على العمل الحر وتأكيداً لروح المبادرة والإبداع وشارك فى الإفتتاح عدد كبير من القيادات وممثلى منظمات الأعمال والمستفيدون من الصندوق الاجتماعى.

أحمد العماوى

*وأعلن هانى سيف النصر أن الصندوق إفتتح المركز النموذجى الأول فى فبراير الماضى ويخطط لإفتتاح فرعين جديدين خلال أسابيع قليلة.

على أن يكون العمل فى هذه المراكز بنموذج الشباك الواحد الذى يسمح بتقديم الطلبات وفحص ومنح القروض خلال فترة زمنية محددة وفى بداية الجولة إستمع الدكتور/ أحمد نظيف إلى عرض لإنجازات الصندوق قدمه الأستاذ/ هانى سيف النصر وتحدث فيه عن جهود الصندوق فى مجال المشروعات الصغيرة والتنمية البشرية والمجتمعية كما عرض لتطوير ترعة المحمودية ... وشاهد فيلماً عن إنجازات الصندوق فى مختلف المحافظات وتفقد رئيس الوزراء خلال جولته مكاتب إستقبال المواطنين الراغبين فى الحصول على قروض الصندوق ثم تفقد وحدة خدمات المنشآت الصغيرة التى تضم قسم إستصدار البطاقة الضريبية وقسم السجل التجارى وقسم تجهير ملف التراخيص وقسم نظم المعلومات الذى يصدر ويسجل رقم المنشأة الصغيرة لكى تتمتع بالتيسيرات التى تضمنها قانون المنشآت الصغيرة. وقام رئيس الوزراء ومرافقوه بإفتتاح مشروع تطوير ترعة المحمودية وتفقد أعمال التطوير التى تمت برعاية وتمويل الصندوق الاجتماعى للتنمية.

وكان من نصيب محدود الدخل إفتتاح معرض مستلزمات الأسرة بحضور السيد وزير التنمية المحلى عبد الرحيم شحاته والسيد اللواء/ عبد السلام المحجوب محافظ لإسكندرية وذلك بحدائق الشلالات بالإسكندرية.

* إفتتح السيد الأستاذ/ أحمد العماوى وزير القوى العاملة - والمهندس/ رشيد محمد رشيد وزير الصناعة والتجارة الخارجية والدكتور/ ممدوح البلتاجى وزير الشباب والرياضة والسيد اللواء/ عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية أول سوق للتوظيف والتعليم والتدريب بالإسكندرية.

حل مشاكل مصطفى الإسكندرية بالبريد الإلكترونى...

إنشأت محافظة الإسكندرية بريداً إلكترونياً لتلقى مقترحات وشكاوى المصطافين ورواد المدينة وأكد اللواء/ إيهاب فاروق وكيل الوزارة للسياحة والمصايف أن البريد الإلكترونى يأتى فى إطار خطة التنمية التى تشهدها المحافظة والوصول لأرقى درجات الجذب السياحى وزيادة أعداد الوافدين للسياحة الثقافية والشاطئية والترفيهية والدينية وسياحة الآثار الغارقة مشيراً إلى أن اللواء/ المحجوب محافظ الإسكندرية أصدر توجيهات بضرورة حل مشاكل المصطافين أولاً بأول لتدعيم السياحة الخارجية وجذب السائح الأجنبى والعربى والمصرى على إعتبار أن البريد الإلكترونى خطوة إيجابية نحو تكوين حكومة إلكترونية ومن ناحية أخرى بدأت أحياء الإسكندرية العمل بمراكز الخدمة الخدمة الإلكترونية لخدمة المواطنين وأكد اللواء/ هاشم أبو الفضل رئيس حى وسط الإسكندرية: أن المركز التكنولوچى الذى تم إنشاءه ساهم إلى حد كبير فى خدمة المواطنين وتيسير جهود العاملين والوقت للمواطنين فى تيسير جهود الخدمات كما بدأ حى العامرية برنامجه الإلكترونى للعمل بمركز خدمة المواطنين التكنولوچى المصطافين.

عبد الرحيم شحاته

رشيد محمد رشيد

وزير الإتصالات ... الشبكة الثالثة للمحمول تدخل الخدمة قبل نهاية العام الحالى

صرح الدكتور/ طارق كامل وزير الإتصالات وتكنولوچيا المعلومات بأن الشبكة الثالثة للمحمول سوف تدخل الخدمة قبل نهاية العام الحالى وأوضح أن الوزارة سوف تطرح الشبكة قبل نهاية شهر سبتمبر القادم.

وأكد علاء فهمى المدير التنفيذى لشبكة النظم أن هناك عروضاً كثيرة مقدمة لوزارة الإتصالات للحصول على عقد الشبكة الثالثة.

أعلن المهندس سامح فهمى وزير البترول أن قطاع البترول نجح هذا العام فى عقد 38 إتفاقية بترولية محققاً رقماً قياسياً لم يتحقق فى قطاع البترول متخطياً الرقم القياسى السابق الذى تحقق العام الماضى والذى بلغ 25 إتفاقية بترولية على الرغم من المنافسة العالمية الشديدة التى يشهدها سوق البترول العالمى لجذب الشركات العالمية للبحث عن البترول والغاز فى مختلف مناطق العالم.

سامح فهمى

وأكد الوزير على أن هذا الرقم القياسى فى عدد الإتفاقيات تحقق كنتيجة مباشرة للإستقرار السياسى والإقتصادى الذى تمتعت به مصر خلال قيادة الرئيس محمد حسنى مبارك والذى يمثل حجر الزاوية فى جذب شركات البترول العالمية.

جاء ذلك خلال توقيع وزير البترول على خمس إتفاقيات بترولية جديدة للهيئة المصرية العامة للبترول وشركة جنوب الوادى القابضة للبترول فى مناطق خليج السويس والصحراء الغربية مع شركات عالمية من جنسيات أمريكية وإسترالية ويابانية وإنجليزية وهندية ويبلغ إجمالى مساحات البحث حوالى 6679 كيلو متر مربع، بإجمالى إلتزامات إنفاق ما لا يقل عن حوالى 109.5 مليون دولار.

والإلتزام بحفر (23) بئراً وإجمالى منح توقيع حوالى (4.85) مليون دولار.

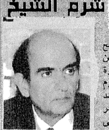
دعم فرنسى لمدينة شرم الشيخ

BITF
UBIFRANCE

قام وفد فرنسى بزيارة مدينة شرم الشيخ إلتقى خلالها بمحافظ جنوب سيناء اللواء **مصطفى عفيفى** لإعلان تضامن فرنسا مع الحكومة والشعب المصرى وتقديم العزاء لأسر ضحايا الإنفجارات الأخيرة.

وصرح **حسن بهنام** مدير المكتب الفرنسى للمعلومات بأن الزيارة جاءت بمبادرة من جمعية الأعمال الفرنسية - المصرية وشمل الوفد **چان كلود كوسران** سفير فرنسا لدى مصر، و**هيرفيه بيكيه** رئيس البعثة الإقتصادية، و**مارتين چامبار** القنصل العام الرئيسى الفرنسى للجمعية، و**أنيس إكليمندوس** الأمين العام، و**عاطف مختار** المدير التنفيذى، وممثلى مجموعة من الشركات والبنوك الفرنسية فى مصر.

وخلال اللقاء مع محافظ جنوب سيناء تبرعت البنوك الفرنسية التابعة لجمعية الأعمال المصرية الفرنسية بمبلغ 100 ألف جنيه لصالح المتضررين من الأحداث الأخيرة بمدينة شرم الشيخ، وأكد السفير الفرنسى على قدرة مصر فى تجاوز هذه الأزمة وإستمرار تنفيذ المشروعات الفرنسية فى مصر.


حسن بهنام

كما أشار **هيرفيه بيكيه** إلى عدم إلغاء الزيارات المترقبة للوفود الإقتصادية الفرنسية إلى مصر فى الفترة القادمة.

وعقب ذلك قام الوفد بجولة تفقدية داخل مدينة شرم الشيخ وخليج نعمة لمشاهدة آثار الإنفجارات والإجراءات المتخذة فى سبيل راحة السياح الأجانب.

وجدير بالذكر أن هذه الزيارة هى الأولى لجمعية أعمال أجنبية منذ وقوع أحداث مدينة شرم الشيخ.

مهن بحرية لها ... تاريخ
القرصنة .. التوكيلات الملاحية .. البمبوطية

بقلم ربان فاروق عبد المنعم الصايغ -خبير ومستشار بحرى

الجـزء الثـالث

التوكيلات الملاحية SHIPPING AGENCIES

ذكرنا فى العدد الماضى مراحل التوكيلات الأجنبية والتوكيلات المشتركة وتوكيلات رأس المال الوطنى وفى هذا العدد سنتعرض لمرحلة إحتكار القطاع العام ومرحلة تحرير الخدمات البحرية

رابعا: مرحلة إحتكار القطاع العام:

فى إطار ما يسمى بالعصر الحديث كانت أول محاولة لبناء القطاع العام فى مصر فى عهد مؤسس الدولة المصرية الحديثة الوالى محمد على باشا أو الكبير كما يحلو للبعض أن يسميه (1805 - 1849) الذى قام بإنشاء العشرات من الوحدات المملوكة للدولة فى مجالات مختلفة ونتيجة لحرب 1956 تم تمصير عدد كبير من الشركات الإنجليزية والفرنسية والأسترالية ثم بعد صدور قوانين التأميم عام 1961 أضيف العديد من المشروعات المؤممة إما تأميماً جزئياً أو كلياً خضعت كلها إلى توجيهات التخطيط الشامل.

ويمكن القول بإيجاز شديد - أن إستراتيجية الستينات من القرن العشرين كانت الإعتماد على القطاع العام ودعمه وتوسيعه ولم تولى القطاع الخاص عناية كافية ولقد كانت حزمة القوانين والقرارات التى صدرت عام 1957 والسنوات التالية هى التى أدت إلى إحتكار القطاع العام للوكالة الملاحية وكانت نقطة البداية فى عملية الإحتكار هى التأميم النصفى لجميع التوكيلات الملاحية فى مصر (66 توكيلاً) ثم دمج هذه التوكيلات لتصبح 15 توكيلاً فقط ومروراً بالقيود والقواعد والشروط لممارسة الوكالة الملاحية وإنتهاء بدمج الـ 15 توكيل لتصبح ثمانية فقط وصولاً إلى إحتكار القطاع العام لثلاثة عقود وأربع سنوات ممتدة ومتصلة للوكالة الملاحية فى مصر والقوانين والقرارات هى:

1- القانون رقم 4 لعام 1957 الصادر فى 7 يناير 1957 بإنشاء اللجنة العامة لشئون النقل البحرى.

2- القانون 88 لعام 1959 الصادر فى 7 أبريل 1959 بإنشاء الهيئة العامة لشئون النقل البحرى لتحل محل اللجنة العامة فى إختصاصاتها.

3- القانون 146 لعام 1961 بإنشاء المؤسسة العامة للنقل البحرى ثم عدلت تسميتها بالقرار الجمهورى رقم 1899 لعام 1961 إلى المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى.

4- القانون 129 لعام 1962 الصادر فى 20 سبتمبر 1962 بشأن مساهمة المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى فى تنظيم الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى والذى خول المؤسسة الإشراف التام والكامل على نشاط النقل البحرى حيث نصت المادة (1) على المساهمة بحصة لا تقل عن 50% من رأسمال الشركات والمؤسسات العاملة فى مجال الوكالة الملاحية (مما يعنى التأميم النصفى) وأن يكون مجلس إدارة المؤسسة الجهة الإدارية التى تتبعها تلك الشركات والمؤسسات وحيث نصت المادة (2) على أنه لا يجوز مزاولة أعمال الوكالة الملاحية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى إلا لمن يقيد فى سجل يعد لذلك بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى.

5- قرار وزير المواصلات رقم 282 لعام 1962 متضمناً اللائحة المنظمة للقيد فى سجل النقل البحرى والأعمال المرتبطة به.

6- القانون رقم 12 لعام 1964 الصادر فى 6 يناير 1964 والذى قررت المواد:

مادة 3 هـ: إقتراح رسوم الوكالة الملاحية وكافة التعريفات المتعلقة بالنقل البحرى والأعمال المرتبطة به.

مادة 7: لا يجوز مزاولة أعمال الوكالة الملاحية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى إلا لمن يقيد فى سجل يعد لذلك بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ولا يجوز القيد فى السجل المشار إليه إلا للشركات التى لا تقل حصة الدولة فى رأسمالها عن 50%.

7- القرار رقم 14 لعام 1965 الصادر فى أول يوليو 1965 بنقل تبعية نشاط وإختصاصات المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى والشركات التابعة لها إلى هيئة قناة السويس.

8- قرار 4 لعام 1965 لرئيس هيئة قناة السويس الصادر فى أول أغسطس 1965:

مادة 1: تدمج توكيلات سقارة وطيبة وهليوبوليس فى توكيل طيبة للملاحة.

تدمج توكيلات ممفيس وإيزيس والكرنك فى توكيل ممفيس للملاحة.

تدمج توكيلات أمون وفرع الشركة الشرقية بالإسكندرية فى توكيل آمون للملاحة.

تدمج توكيلات أبو سمبل وفرع كورى بالإسكندرية فى توكيل أبو سمبل للملاحة.

مادة 2: تأسيس شركة الإسكندرية للتوكيلات الملاحية بالإسكندرية وتضم التوكيلات الأربعة فى مادة 1 (طيبة - ممفيس - آمون - أبو سمبل).

9- القرار الجمهورى رقم 985 لعام 1972 الصادر فى 13 أغسطس 1972 بإنشاء وزارة النقل البحرى للنهوض بشئون الملاحة البحرية وصناعات النقل البحرى وتطويرها فى إطار خطة التنمية الإقتصادية والإجتماعية للدولة.

10- قرار وزير النقل البحرى رقم 143 الصادر فى 10 يوليو 1976 بتأسيس شركة القناة للتوكيلات الملاحية شركة مساهمة مصرية (قطاع عام) برأس مال قدره 276000 جنيه مصرى.

11- قرار وزير النقل البحرى رقم 144 الصادر فى 10 يوليو 1976 بتأسيس شركة الإسكندرية للتوكيلات الملاحية شركة مساهمة مصرية (قطاع عام) برأسمال قدره 528488 جنيه مصرى.

12- قرار وزير النقل البحرى رقم 18 الصادر فى 7 فبراير 1978 بشأن الشروط والضوابط اللازمة للقطاع الخاص بمزاولة أعمال الوكالة الملاحية عن السفن التى لا تزيد أقصى حمولتها عن 400 طن.

ولا يفوتنى تسجيل عدد من الملاحظات الكاشفة:

أ- كانت التوكيلات الملاحية الثمانية أربعة فى منطقة الإسكندرية (ممفيس، طيبة، آمون، أبو سمبل) وأربعة فى منطقة القناة (أسوان، دمنهور، المنيا، أسيوط) تمثل جميع شركات الملاحة الأجنبية بالإضافة إلى كافة السفن المؤجرة والعابرة التى تتردد على جميع الموانى المصرية مع ربطها بقنوات عديدة مع فروع السياحة والتخليص الجمركى (توكيل طيبة للسياحة والتخليص فى الإسكندرية وتوكيل القاهرة فى القاهرة).

ب- فى أوائل الثمانينات من القرن العشرين وبعد إفتتاح ميناء دمياط إفتتحت توكيلات شركة الإسكندرية للتوكيلات الملاحية فروعاً لها هناك وبعد إفتتاح موانى سفاجا ونويبع والعريش إفتتحت توكيلات شركة القناة للتوكيلات الملاحية فروعاً لها هناك.

جـ- إنتشرت خلال هذه المرحلة ظاهرة ممثلى ملاك السفن Owners Representative الذين كان ملاك السفن ومجهزيها (المجهز هو من يقوم بإستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها) يختارونهم للعمل كحلقة وصل وإتصال بينهم وبين التوكيلات الحكومية والذين كانوا يحصلون على تصريح بمزاولة هذا العمل من شركتى الإسكندرية أو القناة.

شهادة حق ... بحق

يمكن للمرء أن يختلف حول تقييم أداء هذه التوكيلات الحكومية لكن تبقى نقاط لا يمكن إثارة الخلاف عليها وهى أن أداء هذه التوكيلات لم يكن كله مساوئ وسلبيات.

1- رغم قيود الروتين الحكومى والبيروقراطية واستخدام أساليب الإدارة الحكومية فى إدارة القطاع العام فقد دعمت الحكومة المصرية - ولسنوات طويلة - بمئات الملايين من الدولارات مما ساهم فى تكاليف البنية الأساسية والمشروعات القومية الكبرى.

2- أفرزت العديد من الكوادر المؤهلة المتخصصة والمتميزة فى مجال الوكالة الملاحية والنواحى الفنية والإدارية والمالية إختطفتها بعض التوكيلات الجديدة الخاصة فى مرحلة ما بعد تحرير الخدمات البحرية للإستفادة من خبراتها وكفاءاتها كما أن بعض هذه الكوادر أنشأ وكالات خاصة تحظى بإعجاب وتقدير ملاك السفن وأصحاب الخطوط الملاحية الأجنبية.

3- تكشف القراءة الإقتصادية لميزانيات هذه التوكيلات أنها كونت إحتياطى نقدى تجاوز عشرات الملايين من الجنيهات تم إستثماره فى الإسهام فى تأسيس بنك الإسكندرية التجارى البحرى والشركة الوطنية للملاحة وشركة مصر للنقل البحرى وشركات الإسكندرية ودمياط وبورسعيد للحاويات (كان رأسمال هذه التوكيلات عند التأسيس 800 ألف جنيه فقط).

4- أدت إلى ضمان حصول الدولة على ثمن الخدمات التى تؤدى إلى السفن الأجنبية والبضائع المنقولة عليها بالنقد الأجنبى مما يؤدى إلى

مساندة ودعم ميزان المدفوعات المصري.
5- قامت بتسديد الضرائب المستحقة للدولة إستناداً إلى دفاتر وسجلات حقيقية - غير مصطنعة - ودون ما إخفاء أو تهرب أو تغيير مستندات للإيهام بقلة الأرباح وإزدياد الخسائر وإذا كان الشئ بالشيء يذكر فالمعروف أنها - أي التوكيلات، تخضع لمراجعة ومحاسبة ومساءلة الجهاز المركزي للمحاسبات.
6- وفرت العمالة المصرية (أكثر من ثلاثة آلاف) في مجال الوكالة الملاحية بعد أن كانت قاصرة على الأجانب والمتمصرين.

خامساً: مرحلة تحرير الخدمات البحرية:

في أوائل التسعينات من القرن العشرين ومع بزوغ العولمة الزاحفة والفارضة منظوماتها على دول العالم سواء شاءت أم أبت ساد إتجاه عالمي نحو زيادة خصخصة خدمات الموانى وجرت عدة تغييرات حسمت الإختيار بين حرية التجارة العالمية وعالمية العلاقات الإقتصادية من جانب وبين الحمائية من جانب آخر وتم إنشاء منظمة التجارة العالمية WTO لتدعيم التجارة العالمية وتحرير الخدمات والتحول بالإقتصاد من إقتصاد قائم على التخطيط المركزي إلى إقتصاد قائم على آليات السوق وبرز إتجاه بضرورة التخلي عن إحتكار القطاع العام وتشجيع القطاع الخاص لكي يلعب دوراً متزايداً في مجال خدمات الموانى وعلى رأسها التوكيلات الملاحية.

وفي مصر إستجابة لضرورات ومتطلبات التغيير تم إلغاء كافة القوانين واللوائح والتي كانت تنص على احتكار الدولة لخدمات الموانى وذلك لفتح الباب أمام القطاع الخاص للإستثمار ومنافسة التوكيلات الملاحية المملوكة للدولة فضلاً عن تشجيع وتحفيز كل من يريد الإستثمار أو توسيع أو تحسين خدمات الموانى.

وكان من الطبيعي أن يصدر القانون رقم 1 لعام 1998 من أجل تحرير أنشطة الخدمات البحرية والسماح للقطاع الخاص بمزاولة أعمال الوكالة الملاحية.

وفيما يفهم من الممارسة حتى الآن ثمة مؤشرات إيجابية كثيرة ولكن كثيرون - وأنا منهم - يعتقدون أن بعض هذه التوكيلات (146 توكيلاً) تفتقر - وبدرجات متفاوتة - إلى الرؤية السليمة لطبيعة مهمتهم وحقيقة دورهم فضلاً عن الكوادر المتخصصة في عالم التوكيلات الملاحية ودروبها ومشاكلها وقضاياها وبعض سلوكياتهم تتسم ثقافة الشطارة والفهلوة وليس لها من هدف إلا مصالحهم الشخصية التي تصطدم بالمصلحة القومية وتضر بالآخرين.

وأتذكر مقولة المفكر الإنجليزي (آدم سميث) (1723 - 1757) صاحب كتاب ثروة الأمم الذي أكد الفكر القائم على الإقتصاد الحر الذي يعطي القطاع الخاص - لا الدولة - الدور الأساسي في بناء الإقتصاد وتطويره حيث قال: «إن كل إنسان يبحث عن المكسب ولكن عليه أيضاً أن يحقق أهداف المجتمع وحتى إذا لم يكن في نيته أن يفعل ذلك» وأتذكر - أيضاً - مقولة الشاعر المسرحي الإنجليزي العظيم (وليم شكسبير) (1564- 1616) الذي قال: «كثيرون بدأوا من الصفر ولا يزالون ..... هناك».

البمبوطية Bamboaties

من النادر أن تجد شخصاً في بورسعيد لم يكن له إرتباط نفسي بنشاط البحر فالبحر يعتبر شيئاً شخصياً وليس عاماً وهي علاقة إنفعالية إجتماعية والبحر كان موضوع سحر وإنجذاب شديد لشعب بورسعيد أياً كانت المخاطر وأياً كانت التكاليف حيث أن العمل في البحر (الصيد، بناء السفن والقوارب، البحارة، التجارة البحرية) قد نشأ لديهم بصورة طبيعية عضوية.

والمؤكد تاريخياً أنه قبل إفتتاح قناة السويس للملاحة العالمية كان معظم أهالي بورسعيد - وقتها - يعملون في صيد الأسماك التي كانت مورد رزقهم الوحيد وبعد إفتتاح القناة في 18 نوفمبر 1868 ظهرت بعض المهن الجديدة مثل Ship chandler الذي يمون السفينة بالأغذية والمؤن و Garbage Man الذي يجمع القمامة ومخلفات السفن من الأخشاب والحبال والأجهزة القديمة و...و... والبمبوطية!!

ورغم أنه لايمكن أن هناك من لم يسمع عن البمبوطية فسوف نلقي الضوء على هذه المهنة لتعرفها الأجيال التي لم تعاصرها أو تعايشها.

MAN BOAT كلمة إنجليزية ترجمتها الحرفية "رجل القارب" وباللغة العربية "نوتي" أو "مراكبي" أو "مان بوت" وحرفت الأخيرة على ألسنة العامة إلى "مانبوطي" ثم حورت إلى "بمبوطي"

ومع إزدياد حركة السفن العابرة - بعد إفتتاح قناة السويس - تحول بعض صغار الصيادين لخدمة هذه السفن حيث كانوا يصعدون على السفن يتاجرون - برأس مال متواضع - في بضائعهم التي يحملونها معهم من منتجات فرعونية ومحلية مصرية ومشغولات يدوية فضية ونحاسية وخشبية وسجاجيد يدوية تروق لعين البحار أو السائح والأباريق الفضية وتحف النحاس الأصفر والأحمر والمطعم بالفضة والصدف والصواني النحاسية من إنتاج خان الخليلي المشغولة بدقة والمحفورة بمهارة والتي تخطف القلب قبل العقل وكانوا يبيعونها للبحارة والركاب أو يستبدلونها ببضائع أخرى تباع في بورسعيد.

وتطلب الأمر الحصول على تراخيص لمزاولة المهنة وتصاريح لصعود السفن كما تم إنشاء نقابة لهم ترعى مصالحهم تضم حوالي ألف بمبوطي منهم 691 في بورسعيد وحدها .

الإنتعاش ... والإنكماش

أدت المعارك الحربية التي دارت حول قناة السويس (1956- 1967- 1973) وبعيداً عنها (حرب الخليج الثانية 1992 والحرب الأمريكية ضد أفغانستان 2001 والحرب ضد العراق 2003) ثم العمليات الإرهابية (11 سبتمبر 2001 في أمريكا) إلى تذبذب هذه المهنة بين المد حيناً والجزر أحياناً أخرى

1- لأن الإنتعاش أو الإزدهار أو ما يطلق عليه رواج حينما تحولت بورسعيد عام 1979 إلى منطقة حرة وإنتعشت التجارة وحينما إندلعت حرب الخليج الثانية (عاصفة الصحراء يناير 1992 وعملية الحرية الكاملة في أفغانستان في أكتوبر 2001 وعملية حرية العراق في مارس 2003 حيث إزداد عبور السفن الحربية والتجارية.

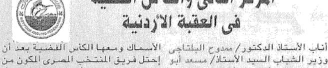
2- جاء الإنكماش أو الإنكسار أو ما يطلق عليه ركود حينما أغلقت قناة السويس في وجه الملاحة العالمية بعد العدوان الثلاثي في أكتوبر 1956 لمدة 162 يوماً ثم بعد حرب 1967 حيث أغلقت القناة لمدة ثمان سنوات متصلة وتوقف العمل تماماً وإضطر أرباب المهن إلى هجرها إلى مهن أخرى بحثاً عن لقمة عيش ميسرة ثم جاءت أحداث سبتمبر 2001 في نيويورك وواشنطن وتبعاتها التي لازالت تتوالى علينا حتى الآن حيث تغيرت الصورة ولعلها إنقلبت رأساً على عقب مع بروز هاجس الأمن وإحتلاله سلم الأولويات في الفكر الأمريكي وأصبح الربابنة - في تأثير الدعاية الأمريكية - في شبه قناعة بأن كل من يصعد على السفينة يحمل في طياته الخطر ويثير الشكوك وحيث تحول التعامل مع البمبوطية كإرهابيين منتظرين وفي البداية منع صعود البمبوطية إلى السفن الحربية الأمريكية ثم السفن مهما كان نوعها أو جنسيتها وأصبحت المهنة عرضاً بلا طلب.

ثم كانت تلك الإجراءات الأمنية المشددة طبقاً لأحكام ومتطلبات الكود الأمريكي بمنشأ والأصل المسمى بكود أمن السفن ومرافق الموانى والمعروف إختصاراً بـ ISPS الذي صدر في أول يوليو 2004 برعاية المنظمة البحرية الدولية IMO والذي أدى إلى تحول أطقم السفن إلى عيون فاحصة يغلب في نظراتها التوجس والإرتياب دائماً في الغرباء .

إن مهنة البمبوطية الآن تحيط بها "أمواج عاتية" وتعترضها "نوات قاسية" ولنعترف لقد إنتهى العصر الذهبي للبمبوطية وإن كانت للمهنة في ذاكرتهم حكايات وحكايات وهي ذكريات لا تغني ولا تثمن من جوع طابور العاطلين الذي يزداد طولاً ومعاناه .

وليس لديَّ ما أقوله لهم - والضمير عائد على البمبوطية إلا ما قاله لنا ربنا سبحانه وتعالى: "**وما تدري نفس ماذا تكسب غداً**" (لقمان 34)...

وسبحانه مقسم الأرزاق



المركز الثاني والكأس الفضية في العقبة الأردنية

أناب الأستاذ الدكتور/ ممدوح البلتاجي وزير الشباب السيد الأستاذ/ مسعد أبو الرجال رئيس قطاع الرياضة في إستقبال وتهنئة المنتخب المصري لصيد الأسماك العائد من بطولة العقبة الأردنية لصيد أسماك أبو شراع.

وصلت البعثة المصرية برئاسة السيد اللواء أ ح/محمد الديب رئيس الإتحاد المصري لصيد الأسماك ومعها الكأس الفضية بعد أن إحتل فريق المنتخب المصري المكون من عادل والي/ فاروق إبراهيم/ مصطفى لطفي (وجميع من نادي اليخت السكندري) المركز الثاني لصيد أسماك أبو شراع لفئة اليخوت (أ) وأحرز الميداليات الفضية.

وكانت البطولة على مدى أربعة أيام تحت رعاية صاحب السمو الملكي الأمير/فيصل بن الحسين رئيس اللجنة الأولمبية الأردنية.



محمد الديب

﴿ يا أَيَّتُهَا النَّفْسُ الْمُطْمَئِنَةُ * ارْجِعي إِلَىٰ رَبِّكِ رَاضِيَةً مَّرْضِيَّةً *
فَادْخُلِي فِي عِبَادِي * وَادْخُلِي جَنَّتِي ﴾ صدق الله العظيم

إنترناشيونال

International

البقـــاء للـــه وحـــده

أســـرة تحـــريـــر المجـلــة

وجـــمـــيع العـــامـــلين بـــهـــا

يشـــاطرون

الدكتور/ عصام شرف

وزيـــر النقـــل

الأحـــزان فى وفـــاة

المغفـــور له بـــإذن الله

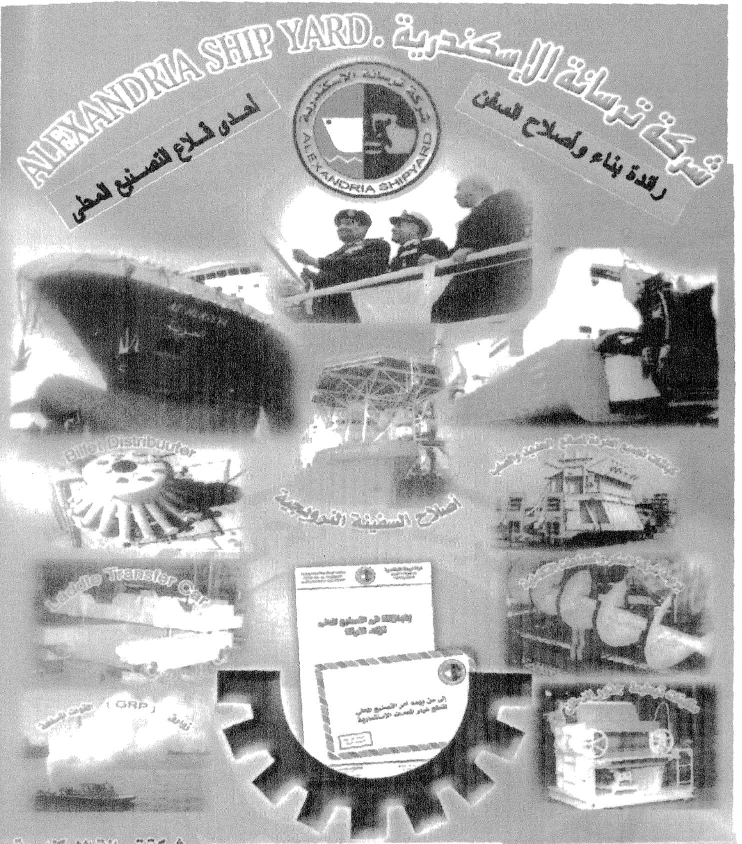
الأستاذ/ إبراهيم محمد مرسى

والـــد حـرم سيـــادتـــه

أســكـنه الـلـــه فـــسيـــح جـنـــاتـــه

وتـــغـــمـــده بـــرحـمـتـــه

وألـــهـــم أهـلـــه وذويـــه الصـــبر والســلـــوان


ALEXANDRIA SHIP YARD. شركة ترسانة الإسكندرية
رائدة بناء وإصلاح السفن
إحدى قلاع التصنيع المحلى
ALEXANDRIA SHIPYARD
إصلاح السفينة التدريبية
Ladle Transfer Car
(GRP)



عقد ورشة عمل فى مجال النقل والإتصالات بدول الكوميسا فى الإسكندرية

كتبت/ سوزى محمد صبحى



عقد فى فندق المحروسة بالإسكندرية مؤتمر حول نتائج إجتماعات ورشة عمل النقل والإتصالات بدول الكوميسا إستمرت الإجتماعات لمدة يومين من السادس إلى الثامن من الشهر الجارى. وبلغ عدد المشاركين من دول الكوميسا عشر دول حضر منها حوالى35 مشارك كما بلغ عدد المشاركين من مصر 46 مشارك.

ومن أجل تنسيق الجهود تم تشكيل ثلاث ورش عمل على الوجه التالى:
- النقل البحرى والنهرى
- الطرق والكبارى والسكك الحديدية
- الإتصالات والطيران المدنى والتنبؤات الجوية.

كما قام الجانب المصرى فى الكلمة التى ألقاها السيد اللواء بحرى شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى نيابة عن السيد الوزير أ.د عصام شرف بطرح معايير إختيار المشروعات اللازمة للتطوير وفقاً للنموذج المرفق الذى كان أساس المناقشات فى اللجان الفرعية . وأوضح الجانب المصرى أن ترتيب أولوية مشروع نقل ليس بالترتيب حسب الأهمية فمطلوب تحديد وزن كل معيار بحيث يكون الإجمالى 100 ويرتب المشروع حسب الدرجة الحاصل عليها فى كل معيار مضروباً فى وزن هذا المعيار وكانت المعايير المقترحة هى:

1- عدد الدول المشاركة والمستفيدة.
2- عدد السكان المستفدين
3- مقدار المساهمة المتوقع فى GDP،GNP
4- عدد فرص العمل التى ستتيحها.
5- التكلفة.
6- العائد الإقتصادى.
7- قطاع النقل وأنشطة الدولة الإقتصادية الأخرى التى سيؤثر فيها المشروع
8- فترة الإنتهاء من المشروع المتوقعة.
9- التكنولوچيا الحديثة المستخدمة.
10- الحاجة إلى تشريعات قائمة من عدمه

وقد قام كفريق عمل بمناقشة الموضوعات المعنية بكل قطاع وإجتمعت جميعها نحو هدف واحد هو التوصل إلى مشروع واحد لربط دول الكوميسا ليكون المشروع الأساسى لقطاع النقل البحرى بدول الكوميسا الذى سيعرض على السادة الوزراء من خلال مذكرة تفاهم (MOU) تتناول دراسة جدوى (تتحملها مصر) وإنشاء لجنة طاقة بكتابة القانون الأساسى للشركة على أن تبدأ بإستئجار سفينة وعدد من الحاويات ثم تتوسع بشراء سفن مناسبة.

النقل النهرى:
تم إختيار مشروع توحيد معايير ومواصفات السلامة للوحدات العاملة للأنهار والبحيرات ليكون مشروع النقل النهرى.

الطرق:
تم إختيار الطريق البرى الرئيسى من القاهرة إلى لوساكا بإعتباره المشروع الرئيسى الذى سيعرض على السادة الوزراء وعلى أن يستكمل بالحلقات والوصلات الناقصة طولياً وعرضياً.

السكك الحديدية:
مشاكل ومعوقات السكك الحديدية الحالية تعوق التوصل إلى مشروع أساسى للكوميسا حالياً ويستمر تبنى المشروعات الواردة فى تقرير لجنة النقل والمواصلات بلوساكا أكتوبر 2004

النقل الجوى:
تنفيذ برامج مؤتمر ياماسكر والخاص بتحرير الأجواء بين دول الكوميسا والإستمرار فى دعم تنفيذ المشروعات القائمة فى كل دولة وتطويرها لتكون مشروع يربط دول الكوميسا فى مجال الملاحة الجوية.



الإتصالات:
تكوين شركة من المشتغلين الوطنيين (الشركات الوطنية) من دول الكوميسا، وكذلك شركة مساهمين وطنيين للإستفادة من شبكات القطاع الخاص وشبكات الألياف الضوئية وذلك لتسهيل الإتصالات بين دول الكوميسا .

وفى كلمته الإفتتاحية رحب السيد اللواء/ شيرين حسن محمود رئيس قطاع النقل البحرى بالسادة رؤساء الوفود والسادة ممثلى منظمة الكوميسا والسادة الضيوف نيابة عن معالى أ.د/ عصام شرف وزير النقل المصرى كما صرح سيادته عن أن الهدف الرئيسى لعقد هذه الورشة هو إعداد جدول إجتماع السادة وزراء النقل الذى سيعقد فى شرم الشيخ الشهر القادم. وأضاف أن ما يبذل من جهد فى هذه الورشة إنما هو من أجل الشعوب الأفريقية حيث أن أفريقيا تزخر بالموارد ولكنها أيضا مليئة بالمشكلات التى ستحاول هذه الورشة حلها من خلال التعاون المشترك. هذا وقد أشار سيادته إلى أنه على الرغم من كثرة الوثائق والإتفاقات ومذكرات التفاهم الموقعة والرسائل المتبادلة فإن المشكلات مازالت قائمة فموانى الكوميسا فارغة وسككها الحديدية غير كافية وطرقها ليست ملائمة وسفنها لا تكفى وسمائها تملؤها الطائرات التى لا تنتمى لدول الكوميسا وعلى ذلك فإن الحاجة تدعو إلى إتخاذ مواقف إيجابية بدلا من اللجوء فقط إلى توقيع كل هذه الوثائق وإقتراح كل تلك المشروعات. وقد ضرب السيد اللواء/ رئيس القطاع مثالا بأوروبا والتى هى أغنى وأكبر من الكوميسا وبرغم ذلك فقد وضعت فى مخططها مشروعاً واحداً وقد قامت بتنفيذه فى الخمس سنوات الأخيرة وهومشروع بحرى يسمى SHORT SEA SHIPPING وفى الطريق مشروع أخر سيكون قيد التنفيذ خلال الخمس سنوات القادمة Motor HIGH WAY OF THE SEAوإقتضاء بذلك يرى السيد اللواء / شيرين حسن تركيز الجهود والأموال فى تنفيذ مشروع واحد كبير فى كل قطاع من قطاعات النقل والإتصالات بحيث يتم توجيه مواردنا المحدودة توجيهاً صحيحاً فلا يتم تبديدها فى السعى وراء مشروعات صغيرة متعددة ثم ضرب سيادته مثالين آخرين وهما مشروع ربط المحيط الهادى والمحيط الأطلنطى فى القرن الـ 18 وحفر قناة بنما وقد أعرب السيد اللواء/ شيرين عن قلقه مع عدم إدراك أهمية النقل فى مجتمعاتنا قائلاً بأن دولنا لا تستطيع البقاء والنمو بدون شبكة نقل عالية الكفاءة فالدولة هى كيان حى يحتاج إلى شبكة نقل بحرية ، دولية، نهرية وبرية لنقل الأفراد والبضائع والمواد الخام حتى الحياة تماماً فى جسم الإنسان الذى يحتاج إلى الأوعية الدموية لنقل الطعام والأكسچين بين كافة أجزاء الجسم وإلا تتوقف عن التنفس والنمو وبالتالى سوف تنتهى حياته وأخيرا أنهى السيد اللواء/ شيرين كلمته متمنياً أن تصل وفود الدول المجتمعة إلى فهم مشترك إلى لب المشكلات التى نواجهها وتحديد المشروعات وحشد الجهود لتحقيق النجاح



وقد تمنى لهم التوفيق وإقامة سعيدة فى مصر راجياً من الله التوصل إلى ما يرضى الشعوب الأفريقية ويحقق لها ما تصبو إليه من آمال.

ثم بدأ الأستاذ الدكتور/ عصام شرف وزير النقل المصرى حديثه مرحبا بالسيد/ أوماس مساراوى رئيس سكرتارية الكوميسا ورؤساء الوفود وأعضاء وفود دول الكوميسا الشقيقة والسادة رؤساء الهيئات وممثلى الإتحادات والمعاهد المصرية وأوضح سيادته أن مصر عضو عامل فى الكوميسا تشترك فى جميع إجتماعاتها وتساهم دائماً فى مشروعاتها إيماناً منها بقدسية أهداف الكوميسا وحتمية تطبيقها برفاهية شعوبنا وخاصة فى المرحلة الحالية وقبل أن تنتهى الشركات الأوروبية والأمريكية وأضاف قائلاً نحن فى مصر نؤمن بأهمية البنية التحتية من طرق سكك حديد وموانى ومطارات ومحطات إتصال وكذا وسائل النقل والإتصال من سفن وقاطرات وطائرات وأقمار صناعية ولقد نجحنا بحمد الله فى تحقيق ما يمكن أن نحلم به كأفارقة وكأعضاء فى الكوميسا لهذا الإتجاه بإفتتاح ميناء السخنة أهم ميناء أفريقى بالبحر الأحمر فى أكتوبر 2002 وإفتتاح المرحلة الأولى من شرق بورسعيد أهم ميناء أفريقى وعربى بالبحر المتوسط فى أكتوبر 2004 ويبلغ ظاهرى هذين الميناءين 57كم2 وهما أكبر مينائين فى أفريقيا كلها ونطور ونحدث باقى موانينا ومطاراتنا . وأضاف قائلا أننا نجحنا فى زيادة أطوال الطرق ونقوم الآن بكهربة بعض خطوط السكك الحديدية وإتمامنا تحسين المجرى الملاحى لنهر النيل ليمكن الملاحة فيه ليلاً ونهاراً وأنشأنا العديد من الكبارى ليكون النيل موصلاً بين جانبى مصر وليس فاصلا بينهما ونستعد لإطلاق قمر صناعى للإتصالات ونتعاون مع أوروبا فى مجال مجموعة أقمار صناعية للملاحة ووافق مجلس الوزراء المصرى الشهر الماضى على بدء المرحلة الثالثة من مترو أنفاق القاهرة ونستمر فى دعم شركات الملاحة التى تعمل فى شرق أفريقيا وجنوبها وقد زاد حجم التبادل بين مصر ودول الكوميسا بفضل جهودكم التى كللها الله سبحانه وتعالى فإن مصر تستورد من زامبيا النحاس ومن أثيوبيا اللحوم الحية ومن كينيا الشاى والقهوة ومن السودان اللحوم المجمدة وغيرها. وتصدر إلى السودان أسمدة وأسمنت وإلى باقى دول الكوميسا أثاث وأجهزة كهربائية ومواد بناء وأدوية وسيراميك وغيرها من المنتجات المصرية وأكد سيادته على أن مصر تستمر فى تقديم منح دراسية فى معاهد عديدة. وفى هذا الإطار ذكر سيادته للحاضرين بأن مصر لا تزال تنتظر أسماء مبعوثين من دول الكوميسا لإستغلال الـ 16منحة دراسية فى مجال النقل البحرى واللوچستيات بالأكاديمية . ثم دعا سيادته بالنجاح وتمنى التوفيق لمؤتمر شرم الشيخ المقبل.

وإختتم حديثه قائلا أن أهم ما نجحنا فيه فى الواقع ليس فقط المشروعات ولكن إعادة تقديم النقل للمجتمع والمواطن وصياغة العلاقة مع القطاع الخاص لتكون علاقة شراكة مع كافة المستويات ومع القطاع المصرفى ليكون مع القطاع الخاص والقطاع الحكومى ما نطلق عليه المثلث الذهبى القادر على تفعيل وتمويل وإدارة وتدعيم مشروعات النقل.

من عشوائية إلى مدينة تجارية

موقف الترجمان يتحول إلى ميناء القاهرة البرى

كتبت / هالة صلاح الدين

كان إفتتاح المرحلة الأولى من ميناء القاهرة البرى قد غير خريطة منطقة الترجمان الواقعة خلف شارع الجلاء بعد تحويلها من منطقة عشوائية إلى مدينة تجارية بعد إفتتاح الدكتور نظيف رئيس مجلس الوزراء لميناء القاهرة البرى الذى قامت بتنفيذه محافظة القاهرة بالتعاون مع الشركة القابضة للنقل البرى والبحرى التابعة لوزارة الإستثمار بنظام B.O.T أو التشغيل مقابل حق الإنتفاع لمدة 25 سنة كما ساهمت وزارة النقل فى هذا المشروع الكبير.



وقد شارك فى إفتتاح المرحلة الأولى مجموعة من الـوزراء بحضور الدكتور **أحمد نظيف** رئيس مجلس الوزراء والدكتور **عبد العظيم** وزير محافظ القاهرة والدكتور **عصام شرف** وزير النقل والدكتور **محمود محى** الدين وزير الإستثمار والدكتور عبد الرحيم شحاته وزير التنمية المحلية والدكتور **حمدى زقزوق** وزير الأوقاف واللواء **محمد يوسف** رئيس الشركة القابضة للنقل البري والبحري حيث أكد دكتور **نظيف** "أن هذا المشروع الكبير يحمل الكثير من المعاني أولها التنمية العمرانية المتواصلة حتى تم تحويل المنطقة العشوائية بأرض الترجمان إلى منطقة حضارية متميزة وإقامة مركز متكامل للتسوق والترفيه بحيث يصبح بعد إكتماله رئة ومتنفس، ويمثل مركزا مهما للخدمات فهو يربط جميع مواصلات القاهرة ببعضها كما أنه إضافة حقيقية للتنمية العمرانية ومخطط للتنمية الشاملة للعاصمة حيث تضم هذه المرحلة سبعة طوابق تحت أرض وفوقها وتشتمل على موقف للأتوبيسات وجراج متعدد الطوابق ومسجد على مساحة 950 مترا مربعا بالإضافة إلى مسرح ومركز تجارى وحديقة عامة.

نقلة حضارية

ولأن المشروع الكبير قد غير وجه المنطقة بالكامل حيث قال الدكتور عبد العظيم وزير محافظ القاهرة "إن هذا المشروع يعد نقله حضارية فى إطار تطوير المناطق العشوائية ويبلغ إجمالى التكلفة 207 ملايين جنيه ومن المتوقع أن تبلغ جملة الإيرادات من تشغيل كافة مراحل المشروع مليار و 467 مليون جنيه ولكن عن دور وزارة النقل فى المساهمة بهذا المشروع أكد الدكتور عصام شرف لـ"إنترناشيونال" "إن الوزارة ساهمت فى هذا المشروع من خلال شركة "سوبر چيت" ولكن بنسبة بسيطة هى 4% ولكن هذا المشروع الذي تم وضع أساسه من زمن طويل أى قبل عام 2001 كان خطوة كبيرة جداً نحو تنمية المناطق التي تستحق كل هذا الدعم والتطوير" وقد قامت مجلة " إنترناشيونال" بجولة تلتمس من خلالها تلك النقلة الحضارية التى تحدث عنها محافظ القاهرة ورئيس مجلس الوزراء حيث قام المهندس عبد المنعم إبراهيم منفذ المشروع فى شركة علام الذى صاحبنا فى هذه الجولة إلى كل مداخل ومخارج المشروع "إن هذا المشروع يتكون من ثلاثة أجزاء، الجزء الأول: الذى تم إفتتاحه اليوم، والجزء الثانى: هو المرحلة الثانية من المشروع وهو عبارة عن مبنى S المكون من بدروم (موقف أتوبيسات) وأرضي وميزانين (خدمات للمول من بنوك ومحلات وغيرها) وسوف يتم إفتتاحه فى نهاية هذا العام، وهو فكرة جديدة لم تنفذ من قبل فى مصر حيث يتم تجزئة هذا المكان إلى قسمين : محلات وجراج بحيث يترك المشترى سيارته أمام المحلات ويشترى ما يحتاجه ثم يقوم بركوب سيارته متوجها إلى الشارع، أما المرحلة الثالثة فتتكون من ثلاثة أدوار والسطح يضم مول وجراج للعربات، وهناك مرحلة رابعة من هذا المشروع وهى عبارة عن نفق مشاه سيبدأ من هنا إلى مترو الأنفاق. وقد تم إختيار هذا الموقع بالذات لأنه يمتاز بعدة مزايا أهمها أنه قريب جداً من وسط البلد كما أنه يعد من المواقف المشهورة فى القاهرة كما أنه يحتاج إلى تنمية شاملة من خلال إزالة العشش والعشوائيات بكاملها

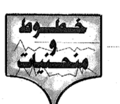
ميناء متكامل

وتخدم أجزاء المشروع الحيوى الذى حمل إسم" ميناء القاهرة البرى " على نهج "ميناء القاهرة الجوى " لتقديم كافة الخدمات للتسويق والترفيه حيث يقوم الزائر لهذا المكان سواء بعربته أو بقدمه إلى النزول بسيارته إلى الجراج فى بدروم المبنى الأول المخصص للعربات والأتوبيسات ثم يتسلق سلم كهربائى يستطيع أن يصل إلى الأدوار العليا من أجل شراء إحتياجاته من خلال ثلاثة أدوار تقدم الخدمات المتكاملة من المحلات، أو إذا أراد أن يصعد بعربته إلى الأدوار العليا بالسيارة فعلية أن يصعد من الخلف لتصعد السيارة للأدوار العليا أما الجزء الثاني من المشروع فهو يضم مسرحاً وأربعة صالات للسينما المتسعة بكافة مكوناتهم وخدماتهم لجمهور المشاهدين أما المسجد فهو مقام فى ساحة المرحلة الأولي من المشروع فوق الجراج الأرضى فى الطابق الأول أما الطابق الثانى من الجراج فهو على نفس المساحة والتى تتكون من 10آلاف متربينما الجزء الثانى والثالث على مساحة 20 ألف متراً وقد إستطاع هذا المشروع أن يلقى إستحساناً كبيراً من أهالى المكان الذين أصطفوا على جانبيه ليشاهدوا المنطقة وهى تعلن الحرب على العشوائيات وترفع قواعد المدنية والتنمية.





***





نشأت الديهي يكتب

نعم لمصر جديدة لا لمصر الجديدة

الشعب المصرى شعب طيب فقد الثقة فى نفسه فكيف يثق فى الآخرين؟ أحاول أن أزرع الأمل فى نفوس من حولى أحاول أن أبث روح التفاؤل فى مستقبل مشرق لكن دون جدوى، المجتمع المصرى يعيش حالة فقدان وعى دائم مستمر. صدمات عصبية متلاحقة ومتلاحمة ومتتابعة والشعب المصرى صابر إلى أبعد الحدود ولكن أعتقد أن لحظة التغيير قد حلت والتغير المنشود عبر صناديق الإنتخاب فمن يريد حسنى مبارك عليه بالتصويت لصالحه ومن يريد نعمان جمعة عليه بالتصويت لصالحه وهكذا. وفى كل الأحوال أدعو رئيس مصر القادم أن ينظر للشعب دون نظارة المستشارين ينظر للشعب مباشرة دون وسيط. أدعو رئيس مصر القادم أياً كان إسمه إلى الإعتماد على جميع الكوادر القادرة على المشاركة السياسية وعدم الإعتماد فقط على طبقة بعينها وإغفال كافة الطبقات

إن الصورة القادمة جارى رسمها الآن وكلنا شركاء فى رسم تلك الصورة فنحن جميعاً مسئولون أمام التاريخ وأمام الأجيال القادمة وقبل كل هذا أمام الله إما أن نحسن أو نسئ فماذا نحن فاعلون إننا ننشد مصراً جديدة غير مصر الجديدة، لن أزعم أن نعمان جمعة أفضل من حسنى مبارك أو أيمن نور أفضل من أحمد الصباحى ولكن هناك بين شعب مصر العظيم العديد من الكفاءات لم تسعفها الشروط أن تدخل حلبة المنافسة قد يكون من بين أبناء شعب مصر من هو أفضل من الجميع .. جميع المرشحين ولسبب أولآخر لم يسمح له أولم يرغب هو فى الدخول ولكن وعلى أى حال .. فإن حسنى مبارك سوف يفوز وسيتبعه نعمان جمعة فأيمن نور .. والمهم أن تكون الإنتخابات نزيهة وشفافة وما المانع أن تكون هناك رقابة من أى جهة كانت طالما نحن واثقون من أنفسنا إننى أتمنى وأتوقع أن تحدث فى مصر تغيرات جذرية فى كل المناصب وفى جميع المستويات أعتقد أن الرئيس مبارك لمس خلال الفترة الماضية الكثير والكثير من الحقائق التى أعتقد أنه شخصياً لا يرضى عنها وأعتقد أنه سيتخذ العديد من القرارات الغير متوقعة فلابد وأن يستغنى عن خدمات الوزراء المرفوضون شعبياً وأعتقد أنه سيعين وسيختار مسئولين على مستوى المسئولية. أعتقد كذلك أن المجتمع المصرى وصل لمرحلة يصعب أن تعود إلى الوراء فالصحافة إنطلقت ووسائل الإعلام إنفكت من عقالها والجمعيات الأهلية والمجتمع المدنى الجميع إلى الأمام ولا عودة للوراء ثانية إننا لا نعشق التغيير من أجل التغيير وإنما نحلم بالتغيير من أجل الإصلاح .. فهل سيأتى التغيير بإصلاح أم يأتى الإصلاح بتغيير.

*** مبارك يا دكتور نعمان**

بيد أن الشعب المصرى لم يعد يثق بالحكومة المصرية على الإطلاق فالشعب المصرى الذى تم تزوير إرادته على مدار عقود وعقود وكانت الحكومة أية حكومة تقسم بأغلظ الأيمان أن الإنتخابات البرلمانية أو الإستفتاءات الرئاسية نزيهة وبريئة وعفيفة وكان الشعب وكاتب هذه السطور منهم يرى تزويراً فاضحاً لا يصدقه عقل ولا تستوعبه مشاعر إنسانية كانت الجماهير تقول فلان هو الأصلح وتمنحه صوتها وكانت وزارة الداخلية تقول للمواطن أنت قاصر وغير كامل الأهلية وفلان هذا الذى إخترته لا يصلح ودعنى أيها المواطن إختار لك من يمثلك فى البرلمان!!

*** الشعب المصرى لا يثق فى وعود الحكومة ولا حتى فى نفسه**

كم من مرشح يحوز على ثقة الناخب وترفض الداخلية هذه الثقة وتمنحها هى حسب رؤيتها ورغبتها وكان الشعب ينظر فى حسرة على ما يرى وبعد كل هذه التجاوزات وبعد كل هذا التاريخ الطويل من التزوير وإدعاء النزاهة تأتى إنتخابات رئاسة الجمهورية وسط ظروف مغايرة تماماً فالوضع الداخلى والحراك الإجتماعى لم يعد كما كان والوضع الدولى لم يعد كذلك كما كان مجمل الأمور تغيرت تماماً وصارت الإنتخابات القادمة فرصة أخيرة لتغيير المفاهيم والأسس الحاكمة فأعلنت الحكومة أنها إنتخابات غير كل الإنتخابات وأعلن الحزب الحاكم أنه تاب وأناب ونسى قواعد التزوير وأقسم قادته برؤوس آبائهم بأن النزاهة صارت عنوان المرحلة القادمة وجاء الرئيس مبارك ليعلن أن إنتخابات الرئاسة فرصة لإظهار الشكل الحضارى لمصر وأعلن رئيس اللجنة القضائية المشرفة على الإنتخابات بأن المبادئ الحاكمة لهذه الإنتخابات ستكون النزاهة وتكافؤ الفرص والمساواة بين المرشحين كل هذه التأكيدات وغيرها لم تغير من وجهة نظر رجل الشارع أبداً ! فتسأل مواطن أى مواطن لمن ستعطى صوتك يقول بلا تردد وهل صوتى له قيمة؟ الرئيس مبارك ناجح ناجح!! أعاود السؤال لنفس المواطن يا عزيزى أسألك عن صوتك أنت لمن سيذهب؟ يقول لمن تريد الحكومة والداخلية يا عم عايزين نأكل عيش!!

*** تغيير من أجل الإصلاح أم إصلاح من أجل التغيير**

الشعب المصرى لم يصدق ولن يصدق بسهولة أنه من الممكن أن يكون هناك إنتخابات حرة ونزيهة ويكون للمواطن فيها الكلمة العليا، الشعب المصرى يأس من إمكانية التغيير عبر صناديق الإنتخابات فرجال الشرطة كانوا وما زالوا حاجزاً نفسياً بين الشعب والنظام . رجل الشرطة على مدار عقود وعقود كان هو السيد صاحب الكلمة العليا والرأى السديد كانت الشرطة تنوب عن الشعب فى إبداء الرأى، الشعب المصرى فقد الثقة فى الجميع أغلبية ومعارضة فتجد المواطن يقول كلهم أصحاب مصالح أما مصالح الشعب فلها الله.

توصيات الإجتماع المشترك بين غرفة ملاحة بورسعيد وغرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر

الذى عقد بمدينة بورسعيد بتاريخ 20 / 7 /2005

1- أن تستثنى البواخر المارة بقناة السويس من هذا القرار وأن تكون الخدمات الخاصة بها إختيارية وليست إجبارية.

2- تكون تأدية الخدمة بناء على طلب الربان من خلال الوكيل الملاحى وبتكليف من الوكيل الملاحى لمقاولى الأشغال البحرية وذلك تطبيقاً للقرار الوزارى رقم (85) لسنة 2000 لنقل بحرى الصادر فى 2000 /9/16 والذى ينص على:

المادة الأولى:

لا يجوز أن يتم التعامل المباشر بين مقدمى الخدمات الملاحية للسفن الأجنبية العابرة لقناة السويس أو الراسية فى موانى الجمهورية وربابنة هذه السفن أو أحد أطراف طاقمها إلا عن طريق الوكيل الملاحى بحيث تقدم كافة الخدمات البحرية من خلال التوكيلات الملاحية فقط.

المادة الثانية:

فى حالة مخالفة نص المادة السابقة توقف تراخيص مقدمى الخدمات الملاحية المخالفين لمدة ستة أشهر وتلغى هذه التراخيص نهائياً فى حالة تكرار المخالفة.

3- يتم التنسيق بين الوكيل الملاحى ومقاولى الأشغال البحرية قبل وصول الباخرة فى منطقة الإرشاد وذلك تأكيداً للمادة الرابعة من القرار رقم (101) لسنة 2005.

4- تقوم شركات الوكالات الملاحية بالإتصال مسبقاً بربابنة السفن التى ستصل إلى السويس للمرور بقناة السويس بميعاد أقصاه 24 ساعة قبل وصول الباخرة وإبلاغ ربابنة السفن بضرورة التخلص من القمامة المتواجدة على ظهر الباخرة عند الوصول إلى منطقة الإرشاد بغاطس السويس قبل المرور بقناة السويس على أن يتم إبلاغ مقاولى الأشغال البحرية بالبيانات الكاملة والخاصة بالبواخر التى تطلب الخدمة تمهيداً للتجهيز كل ما يلزم لأداء مهام مقاولى الأشغال.

5- يتعهد مقاولى الأشغال البحرية بضرورة الإلتزام بمبادئ سلوكيات المهنة وإثبات الكميات التى يقوموا بإنزالها دون ضغوط أو تعديل فى هذه الكميات، كما تتعهد شركات الوكالات الملاحية بالتعاون التام مع مقاولى الأشغال وعدم الإساءة إلى سمعة الشركات أو الأشخاص الذين يؤدون هذا العمل ، كما تتعهد شركات الوكالات الملاحية بسداد مقابل الخدمات فى أسرع وقت ممكن حسب القرار المشار عاليه.

6- أن تكون عملية إنزال القمامة إجبارية للسفن التى تمكث بموانى البحر الأحمر أكثر من 24 ساعة.

وزير النقل

بالأمل والتحدى حصلت إمرأة مصرية على جائزة نوبل للسلام لعام 2005

بقلم/ وسام غنيم



كرست ملايين النساء حياتهن من أجل السلام ولكن منذ عام 1901 حتى 2005 لم تحصل غير 12 سيدة فقط على جائزة نوبل على مستوى العالم ولكن هذا العام قرر منظمو مبادرة سويسرية بأن تجعل عام 2005 عام خاص جداً يتم فيه تكريم ألف إمرأة بجائزة نوبل للسلام وقد تم تمويل هذا المشروع من قبل وزارة الخارجية السويسرية إضافة إلى المؤسسة السويسرية للسلام وصندوق الأمم المتحدة التنموى للنساء ومن هنا نقدم حديث خاص جداً لمجلة إنترناشيونال مع الأستاذة /ندا ثابت الفائزة بجائزة نوبل مع 1000 سيدة على مستوى العالم وهى رئيس مجلس إدارة قرية الأمل.

*** من هى ندا ثابت وما هو الدافع وراء النجاح؟**

** هى إمرأة متزوجة ولديها إبنان أحدهما ماجد الذى تمت ولادته مارس 1980 والذى ولد معاق ذهنياً وبدأت رحلة الألم وليس الأمل.

وكانت كلما تجد صعوبة فى التعامل معه تزداد مشاعر الغضب والثورة والمرارة ولكن بالصبر والعلاج بدأ يتحسن وتعلم مهارات صعب على الأسوياء مثل السباحة وحصوله على مراكز متقدمة على مستوى العالم وكذلك ركوب الدراجات بمهارة وتعلم الألوان والأشكال والأحجام وبدأت أتعلم لكى أعلمه أكثر فأكثر.

قرية الأمل لمتحدى الإعاقة الذهنية

*** كيف تحقق حلم قرية الأمل؟**

** بدأ حلمى بقرية الأمل منذ تعرضى لمشاكل من نوع مختلف مع إبنى ماجد وهى معاناة إستخراج البطاقة الشخصية وخاصة أنه غير مقيد فى مدارس خاصة أو حكومية وعندما بلغ 18 سنة كان لابد من تحويله لمصحة نفسية وعصبية كمجنون أومريض بمرض عقلى وذلك للإعفاء من التجنيد رغم أنه غير مريض عقلياً أو مجنوناً.

وفى سن 21 سنة لا يستطيع أن يتعامل مع البنوك أو الحسابات لأنه غير كامل الأهلية والقانون لا يسمح له بالتصرف فى أمواله ومن هنا كتبت رؤيتى لتنفيذ قرية الأمل وذلك فوق قطعة أرض نمتلكها ببرج العرب وتأسست فى 2000/12/10 وبمرور الوقت أصبحت قرية الأمل مؤسسة متكاملة لرعاية ذوى الإحتياجات الخاصة.

*** ما الذى حققته أستاذة / ندا فى قرية الأمل لرعاية متحدى الإعاقة الذهنية؟**

** وفرت القرية لـ 45 معاق حياة هادئة دفعتهم للإبداع، ثم تعليمهم الزراعة وتعلم بعض الحروف بنجاح، تم تدريبهم وتأهيلهم لمهنة لكن يعملوا فى المجتمع وبالتالى تم تنفيذ فكرة المخبز الآلى والصوب الزراعية وقد تم توثيق هذه التجربة فى إطار الإتفاقية الموقعة بين كلاً من وزارة الشئون الإجتماعية والبنك الدولى وتشرف عليه هيئة إنقاذ الطفولة البريطانية بتنفيذ مشروع "التدخل الشامل لتحسين أحوال ذوى الإحتياجات الخاصة ودمجهم فى المجتمع وسوق العمل" فى مدينة برج العرب بالإسكندرية وكانت المبادرات كما يلى:

* **المبادرة الأولى:** تعتمد على فكرة تدريب وتشغيل عدد من الشباب المعاقين ذهنياً على غالبية الأعمال والمهام اللازمة لتشغيل الأفر خاصةً الآلية منها.

* **المبادرة الثانية:** فهى تعتمد : إستغلال المساحات الشاسعة الأراضى الصالحة للزراعة فى تدريب وتشغيل الشباب المعاقين ذهنياً فى الزراعة داخل الصوبات الزراعية وداخل الحظائر ومراعى الحيوانات الموجودة داخل القرية.

*** هل واجه هؤلاء الشباب التجربة بنجاح؟**

** نعم قد واجهوا التحديات وتخطوا كل الصعاب وبدأ المشروع بفضل الله يخرج إلى النور وإستطاع الأولاد أن ينتجوا منتجات تنافس السوق بشهادة خبراء التجارة والتسويق وأيضاً بشهادة الجمهور.

وكل ذلك بعث الأمل فى قلوب هؤلاء الشباب المعاقين وأصبحت القرية هى مدينة الأحلام.

- يتم العمل وكسب الرزق بها.
- يتم بها إنهاء إجراءات التجنيد لذوى الإحتياجات الخاصة لمواليد ما قبل سنة 1985.
- يتم بها تعليم أعمال وأشغال يدوية وفنون.
- ومن خلال قرية الأمل بدأت فكرة إنشاء شبكة للتعاون بين 22 جمعية عاملة فى نفس المجال للدفاع عن حقوق متحدى الإعاقة الذهنية.
- كما تم عمل تحرك جاد وفعال نحو إستخراج تراخيص عمل معتمدة لذوى الإحتياجات الخاصة بالتعاون مع إدارة التأهيل المهنى.
- تم الموافقة على صرف معاش لأسرة الطفل المعاق.
- بطاقة شخصية للمعاق تحميه من أى صعوبات قد تواجهه فى الحياة العامة.
- صرف بطاقة تأمين صحى للمعاق.

*** ما هى أهم القوانين التى نجحت قرية الأمل فى تعديلها لصالح المعاق؟**

** تم تعديل بعض أحكام القانون رقم 39 لسنة 1975 بشأن تأهيل المعاقين والمعدل بالقانون رقم 49 لسنة 1982.

- حيث تم إعادة تعريف المعاق ليشمل جميع حالاته وتأهيله خلال مراحل حياته منذ ولادته حتى نهاية حياته.
- كما تم التأكيد فى المادة 3 على حق المعاق بمشاركة أسرته فى الحصول على كل أنواع الخدمات والبرامج اللازمة لتمكينه من التغلب على الآثار التى تخلفت عن عجزه وإصدار بطاقة شخصية تمكنه من التعامل بها أمام جميع الهيئات والإستفادة من حصيلة الغرامات المحصلة طبقاً لأحكام هذا القانون فى دعم تحسين خدمات التأهيل.
- تعديل مادة 4 بإعادة تشكيل المجلس الأعلى للتأهيل برئاسة وزير الشئون الإجتماعية ليضم ممثلين من جميع الأجهزة المعنية وبما يتماشى مع الظروف والمتغيرات الحالية وتفعيل دورها فى رعاية وتأهيل المعاقين والتنسيق بينها بما يسمح بكامل الخدمات وتفعيل دور المجلس.
- تفعيل مادة (9) من القانون تم تعديل النص بإلزام أصحاب الأعمال الذين يستخدمون أربعون عاملاً فأكثر بدلاً من خمسين عامل والخاضعين لأحكام قانون العمل بإستخدام 5% من المعاقين مع النص أن يكونوا من المعاقين الحاصلين على شهادات التأهيل .

وهناك أيضاً تعديل فى مواد 11، 13، 15، 16، 17 ومازال العطاء مستمر.

وأخيراً: تهنىء كل إمرأة مصرية الأستاذة / ندا ثابت على إنجازاتها الرائعة فى مجال العمل الإجتماعى حتى حصلت على جائزة نوبل للسلام ونتمنى لها العطاء الدائم والأمل الدائم فى قرية الأمل بإذن الله.

***



تدريب وتشغيل الشباب المعاقين ذهنيا فى المخابز

إلى أكبر شهرة عالمية

ألبرت أينشتاين (1879 - 1955 م)

بقلم / ولاء حمزة

كان آينشتاين من العلماء القلائل جداً الذين حظوا بشهرة عالمية ملأت الآفاق إن لم يكن من أوائلهم كانت له إسهامات إعتبرت بمثابة نقطة تحول فى تاريخ العلم عموماً والفيزياء خصوصاً قال عنه ناظر مدرسته وهو صبى حين جاء والده يسأله المشورة بخصوص العمل المستقبلى الذى يجب أن يوجهه إليه: قال «لا تهتم فلن يفلح هذا الغلام فى أى شيء».

من هو آينشتاين ؟

ولد ألبرت أينشتاين عام 1879م بولاية (أولم) فى ألمانيا وساهم أكثر من أى عالم آخر فى القرن العشرين فى تخيل الحقيقة الفيزيائية. تخرج أينشتاين من كلية البولى تكنيك بزيورخ عام 1900 وعمل كمدرس ثانوى لمادة الرياضيات والفيزياء وبعد مضى عامين حصل أينشتاين على وظيفة بمكتب الإختراعات السويسرى فى بيرن حيث قرأ هناك سلسلة مدهشة من الكتب والمطبوعات فى علم الفيزياء النظرية، حصل على درجة الدكتوراه فى عام 1905م من جامعة زيورخ وكان موضوع الرسالة يدور حول أبعاد الجزيئات وفى العام نفسه نشر أينشتاين خمسة أبحاث يحتوى كل منها على إكتشافات عظيمة فى علم الفيزياء إعتبرت بمثابة اللبنة الأولى للفيزياء الحديثة التى نعرفها اليوم، فاز أينشتاين بجائزة نوبل فى الفيزياء لعام 1921م ليس فقط عن إكتشافه النظرية النسبية ولكن عن مجمل أعماله ونظرياته التى قدمها فى عام 1905 وخاصة فى مجال التأثير الكهربى الضوئى. توفى سنة 1955م وكان خير من كتب عنه د/ محمد عبد الرحمن جوهر وخاصة فى كتاب علماء مبدعون.

نظرة تأمل فى طفولته وصباه

لا شك أن أينشتاين كان من أكبر عباقرة القرن العشرين ولعله من المهم أن نتأمل طفولته وصباه ولد أينشتاين فى أسرة يهودية متوسطة وكان والده يتاجر فى المعدات الكهربية وقد أدى وجود أسرة يهودية فى مدينة كاثولوكية لا تشارك فى أية نشاطات من المظاهر الدينية ولم تنضم إلى المجتمع اليهودى المحلى حيث كانت هذه الأسرة تعيش فى مدينة "أولم" بجنوب ألمانيا ثم ميونخ عاصمة باڤاريا أدى ذلك إلى أن يكون ألبرت شاباً إنعزالياً.

آينشتاين وكرهه للمدرسة

من ناحية أخرى كان آينشتاين يكره المدرسة بسبب ما يفرض عليه من تلقين وحفظ لم يستطع أن يتوافق معهما ومن ثم كان يحب الدراسة فى المنزل لكنها كانت الدراسة الحرة التى

• مرور مائة عام على النظرية النسبية وتغيير مفهوم كل من الزمن والفضاء من خلالها.

يهواها والتى تتفق مع ميوله. وعلى ذلك فشل فى المدرسة فشلاً جعل رئيس المدرسة يقول لوالده حين سأله عن مستقبل ولده أجاب الناظر «لا يهم فلن يفلح إبنك فى شئ» ومع هذا فقد درس ألبرت الهندسة التقليدية لإقليدس حيث شغفه على وجه الخصوص وضوحها ومدى الثقة فيها كذلك درس العلوم الجماهيرية وحينما كان فى سن الثانية عشرة شعر بالتناقض بين تلك الدراسات وبين قراءاته فى الكتاب المقدس إلى أن قرأ أعمال هيوم وماخ

معهد البوليتكنيك السويسرى.. والعودة إلى الدراسة.

فى عام 1894فشلت أعمال والده التجارية وإنتقلت الأسرة إلى إيطاليا ما عدا هو وإستقرت الأسرة فى ميلانو وخلال ستة أشهر ترك المدرسة دون أن يحصل على شهادة تفيد بالسنة التى وصل إليها وإلتحق بالأسرة حيث أعجبته الحياة فى إيطاليا مقارنة بالحياة الصارمة فى ألمانيا ولما ساءت أحوال والده أكثر كان عليه أن يهتم بمستقبله وقد تقرر أن يتابع خطوات والده وأن يتمرن

ألبرت آينشتاين

ليصبح مهندساً كهربائياً. ولما لم يكن معه ما يفيد بالنسبة لدراسته السابقة لم يكن سهلاً أن يتابع دراسته. غير أن معهد البوليتكنيك الفيدرالى السويسرى فى زيورخ ذو السمعة العالمية كان يقبل الطلاب على أساس إمتحانات القبول التى يجريها وقد تقدم آينشتاين للإمتحان ورسب ولولا قيامه بدراسة مكثفة فى سويسرا طوال عام كامل ليدخل الإمتحانات وينجح فيها ما إستطاع أن يلتحق بذلك المعهد.

خبير تقنى من الدرجة الثالثة

فى عام 1896 إذن التحق آينشتاين بالمعهد فى زيورخ لكن حياة التلمذة هنا مرة أخرى طبعت إستقلاليته وقد قضى وقته يقرأ الأعمال الأصلية لكبار الفيزيائيين فى القرن 19 إلى أن تخرج فى عام 1900م فى ذلك الوقت كان إهتمامه بالفيزياء يفوق بكثير الهندسة الكهربية كما كان أمله أن يلتحق بوظيفة جامعية فى زيورخ لكنه فشل فى الحصول عليها ربما بسبب إستقلاله أو إنعزاليته أو شخصيته وهو طالب جامعى.

وقد عاش على وظائف مؤقتة فى التدريس إنتهت حينما إستطاع فى منتصف عام 1902 م أن يحصل على وظيفة فى براءة الإختراعات السويسرى فى برن وقد صنف على أنه « خبير تقنى من الدرجة الثالثة تحت الإختبار » وقد إستمر فى ذلك العمل لمدة سبع سنوات متتالية. لقد كانت الحياة الدراسية مريحة لأينشتاين ولذلك قرر أن ينتقل بجنسيته إلى الجنسية السويسرية ولما كان مشوقاً إلى التخلص من ألمانيته فقد تخلى عنها قبل أن يقبل كمواطن سويسرى ومن ثم دخل القرن العشرين دون مواطنة ولم يحصل على الجنسية السويسرية قبل 1901م.وقد توفى والده عام 1902 لكنه بعد بداية عمله فى المكتب السويسرى تزوج هنغارية كانت تدرس معه الرياضيات فى سويسرا.

عام 1905 ونقطة التحول فى تاريخ الفيزياء

* الغريب فى الأمر حقاً أن معظم إبداعاته العلمية بما فيها النسبية الخاصة والتأثير الكهروضوئى الذى حصل بموجبه على جائزة نوبل وغيرها تدفقت مرة واحدة حيث نشرت فى عام واحد ولم يكن قد جاوز السادسة والعشرين من عمره وفى عام 1905 أى بعد خمس سنوات فقط من التخرج حينما نشر عشرة بحوث كاملة حيث حصل على جائزة نوبل من أجل بحث واحد منهم وكيف إستطاع أن يقدم تلك البحوث التى ملأت الدنيا ولم تقعدها ولم يكن عمره قد جاوز السادسة والعشرين وقتذاك ؟!

لقد كان عمله فى مكتب براءات الإختراع السويسرى هو قراءة وكيفية تلخيص وصياغة الأفكار الأساسية التى تتضمنها الإختراعات والتطبيقات التى ترد إلى المكتب ولعل ذلك العمل على قصى تقدير قد ساعده على أن تكون أفكاره محددة الوضوح وتتجه إلى الهدف مباشرة.

* فقد كان عام 1905 هو عام الخصوبة المزهرة لآينشتاين من ناحية والفيزياء من ناحية أخرى وقد كان بحق نقطة تحول فى تاريخ الفيزياء فبعد ذلك العام لم يعد الزمن أو الفضاء كالعهد بهما أبداً

آينشتاين وشهرته التدريجية بألمانيا

- نادراً جداً ما حدث فى التاريخ أن عالماً أنتج مثل هذا النسق من الأفكار الأساسية فى عام واحد كما فعل أينشتاين عام 1905 ومع هذا فقد أخفقت محاولته الأولى فى التدريس

• قبل أن يتجاوز عمره السادسة والعشرين قدم عدة أبحاث كانت بمثابة نقطة تحول فى تاريخ الفيزياء

فى جامعة برن عام 1907 ولكنه قُبل فى العام التالى.

وفى عام 1909م وقد نمت سمعته وشهرته بالتدريج فقد عين فى جامعة زيورخ وخلال ذلك الوقت أصبحت أعمال آينشتاين جاذبة لأنظار العلماء الألمان.

- لقد عادت زوجة أينشتاين إلى زيورخ مع ولديهما مما يشير إلى إنتهاء ذلك الزواج الذى حدث بالحصول على الطلاق رسمياً عام 1919 لكنه فى تلك الفترة تأكد من كرهه للجو الصارم فى ألمانيا ومع الحرب العالمية الأولى وموقف زملاؤه وتأييدهم لها بكل الوسائل أصبح هذا الجو خانقاً تماماً بالنسبة إليه مما جعله يركز على بحوثه الخاصة وبلغت أفكاره عن النسبية أوجها.

آينشتاين وأمريكا ورئاسته لإسرائيل

* إلى عام 1919م لم يكن إسم أينشتاين يخرج عن دائرة الفيزيائيين

• أينشتاين وعدم تحديد جنسيته أو مواطنته مع بداية القرن العشرين

* ولقد زار الولايات المتحدة الأمريكية وإنجلترا خلال عام 1921م وهو نفس العام الذى حصل فيه على جائزة نوبل للمرة الأولى وفى البداية سافر إلى أمريكا بهدف جمع المال اللازم للجامعة العبرية التى أقيمت بعد ذلك فى القدس. وحينما وصل هتلر إلى مركز القوة فى ألمانيا قرر أينشتاين أن يجعل من أمريكا موطناً له لكنه لم يحصل على الجنسية الأمريكية قبل عام 1940م وقد عمل فى معهد الدراسات الفيزيائية المتقدمة فى برنستون.

* وقد عرض عليه رئاسة إسرائيل بعد وفاة رئيسها السابق الكيميائى "وايزمان" لكنه رفض ذلك ثم قنع بأن يلعب دور رجل الدولة العجوز إلى أن توفى فى عام 1955م.

***

حكمة العدد
عزيزي القارئ:
كن قانعاً تكن أغنى الناس

همسات:
* السعادة الكاملة هي راحة الضمير.
* الإبتسامة في وجه أخيك صدقة.
* الجرأة والصلابة في العقل والقلب.
* ما طار طير وإرتفع إلا كما طار وقع.
* لا تنشغل بعيوب الناس .. وتنسى عيوبك.

حوار بين أربعة من الطير ...
قال أحد الصالحين: أنه سمع حواراً بين أربعة من الطير:
قال الأول: يا ليت الخلق ... لم يخلقوا.
وقال الثاني: ويا ليتهم لما خلقوا علموا لماذا خلقوا!!
وقال الثالث: ويا ليتهم لما علموا عملوا بما علموا!!
وقال الرابع: ويا ليتهم لما عملوا .. أخلصوا فيما عملوا!!

هل تعلم؟
* أن عين الإنسان يمكنها تمييز 8 مليون لون.
* وأن القلب يضخ 2200 لتر دم إلى جسم الإنسان في اليوم.
* وأن المدينة التي أطلق عليها المختارة هي المدينة المنورة.

إسلاميات:
* أول آية نزلت من القرآن الكريم هي قوله تعالى: {اقرأ باسم ربك الذي خلق} من سورة العلق أما آخر آية نزلت هي قوله تعالى: {واتقوا يوماً ترجعون فيه إلى الله} في سورة البقرة، على القول الراجح.
* ولد الرسول صلى الله عليه وسلم يوم الإثنين 12 ربيع الأول عام الفيل الموافق 20 إبريل سنة 571م وتوفى أيضاً يوم الإثنين 12 ربيع الأول سنة 11 هـ الموافق 8 يونيو عام 632 عن عمر 63 عاماً.

النباتات الخضراء تغنيك عن المهدئات:
إذا كانت غرفة منزلك لا تزال خالية من النباتات الخضراء فسارع إلى توزيع بعضها في الزوايا. فقد تبين أن النباتات المنزلية تساعد على الشفاء سريعاً من الإجهاد والتوتر وعلى التخفيف من شعور الإرهاق الذهني والنفسي. ويمكنك إختيار أي نوع من الأوراق التي تفضلها فجميع النباتات تتمتع بالمزايا المهدئة نفسها. ولا داعي لملء منزلك بالأشجار وتحويله إلى غابة إذ يكفي أن تحتل النباتات 2% فقط من الحيز المكاني حتى تكون ذات مفعول في خفض مستوى الإجهاد والتوتر

تسالى

* عزيزي القارئ لكي تجد الكلمة الضائعة عليك أن تشطب الحروف المكونة لهذه الكلمات أفقياً أو رأسياً أو قطرياً وتتبقى لديك الكلمة الضائعة من ثمانية حروف.
إبل - باع - غم - بغل - صقر - دهر - ثرى - أرق - بتر - زلال - جزر - جيش - طي - دسم - أمم - حوت - حمم - جو - رعب - رمى - غزل - أهل - زي - سهو - شاق - خف - صقل - ضر - عبر - وثب - وعر - كف - لب.

ث	ر	ى	ع	ب	ر	أ	ع	ك	ف
أ	ز	ب	ع	ل	ر	ب	م	ل	ب
ر	ص	ل	ص	م	ع	ل	ج	ى	ش
ق	ق	د	أ	ق	ب	ط	ى	ح	ح
م	ر	د	هـ	ل	ل	ر	م	ى	م
أ	م	م	س	ر	ج	و	ع	ر	م
غ	أ	ح	ع	هـ	و	د	ب	ت	ر
ز	ب	هـ	و	ش	و	س	خ	ر	ب
ل	أ	ض	ل	ت	أ	م	د	ف	ى
هـ	ع	ر	و	ث	ب	ق	ج	ز	ر

كلمة السر محمد عبده

ضع في المربعات الفارغة الأرقام الضرورية حتى تحصل على النتائج المطلوبة أفقياً ورأسياً.

÷ ×
+ + ×
− ٥ ×
+ + −
× ×
٩ ٩ ٩ (أفقياً ورأسياً)

الحل ←

٢ ÷ ٣ × ٦
+ + ×
٦ − ٥ × ٣
+ + −
١ × ١ × ٩

دنيا المرأة

كيف تصنعي وسائد الأريكة من صنع يديك

متر للقياس / مقص / شريط قماش لاصق / حشو الوسادة من الإسفنج / حبل أو شريط للف الأطراف

الطريقة
١- قص قطعة قماش تكفي لتغطية الحشو واللف حوله وعرض القماش يجب أن يكون أطول بحوالي 20 سم من عرض الحشو.
٢- يخاط الشريط اللاصق على حافتي القماش.
٣- يلف القماش حول الحشو ويغلق بالشريط اللاصق.
٤- يربط طرفي القماش بالحبل أو الشريط الخاص حسب ذوقك على شكل قطعة حلوى ملفوفة في ورق ويعقد جيداً.

★ **وسادة المظروف**
تخيلي أنك تحولين قطعة ورق إلى مظروف هذا هو تماماً ما ستفعليه في هذه الوسادة.
الأدوات: حشو وسادة على شكل مربع - قماش - أزرار - حبل أو شريط - شريط قياس - مقص.

الطريقة
١- قص القماش بشكل مربع بضعف مساحة الحشو (أي إذا كان طول ضلع الحشو 30 سم يكون طول ضلع مربع القماش 60 سم)
٢- يفرش القماش بشكل معين ، أي الزوايا إلى فوق وتحت ويمين وشمال) ضعي الحشو في منتصف قطعة القماش تماماً
٣- طبقي الطرفين الأيمن والأيسر حتى يصلا إلى المنتصف تماماً ويشدان جيداً
٤- طبقي الطرفين السفلي ثم العلوي ويشدان جيداً
٥- يمكن أن تخيطيها بيديك بغرز خفيفة مع بعض أو بإمكانك ضمهم بأزرار صغيرة.
٦- زيني الوسادة أو أربطيها بحبل أو شريط حسب ذوقك.

تدليك الرأس يعالجك من جفاف الشعر وتقصفه

كل ما عليك تدليك رأسك بأصابعك بطريقة الضغط عندما يكون شعرك رطباً أو مبللاً يتم عمل تدليك دائري بواسطة أصابعك من الجبين وصولاً إلى مقدمة الأذنين ثم واصلي التدليك من وسط الجبين إلى أعلى الرأس وإستمري بالتدليك على كل أجزاء فروة الرأس يميناً ويساراً وصولاً إلى نهاية الرقبة وأخيراً طبطبي برفق بأصابعك على جمجمة رأسك فذلك يسمح بإدخال الأكسجين داخل الفروة والشعر.

نصائح هامة قبل أن تصبغي شعرك



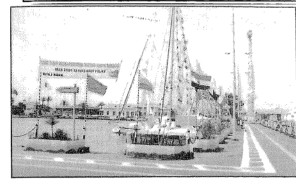
١- تحديد لون الصبغة ونوعها وهل تريدنها مؤقتة أو دائمة اللون الذي يناسبك
٢- أكثري بالعناية بشعرك بوضع الزيوت والبلسم بكثرة على أطرافه .
٣- أتركي شعرك دون غسل لمدة ثلاث أيام قبل الصبغ.
٤- إستخدمي مشط ذو أسنان رفيعة
٥- أبدأي بصبغة أول خصلة من شعرك الخلفي بعصا المشط وتكون رفيعة ثم بالفرشاه المغموسة بالصبغة وقومي بتوزيعها من بداية نمو الشعر إلى الأطراف.

أعتني بنفسك في فصل الصيف

- بعض نقاط من زيت الجوجيا على أطراف الشعر المقصف تحميه من الشمس الحارقة.
- إحفظي ٢/١ فنجان من السكر + ٢/١ من الملح + ٢/١ من زيت اللوز ثم ضعي المزيج على بشرة الوجه لمد عشر دقائق ثم يفرك ثم يشطف لإزالة الجلد الميت
- تحتاج فروة الرأس إلى التدليك لمدة دقيقتين في كل مرة تغسلين فيها شعرك

بانوراما سياحية رائعة بموانى بورسعيد

رالى اليخوت السادس عشر لحوض البحر المتوسط



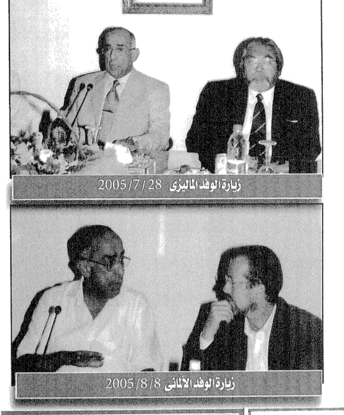
إستقبل السيد اللواء بحرى / هشام عمر السرساوى رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لموانى بورسعيد يوم الأحد الموافق 2005/6/12 رالى اليخوت السادس عشر لحوض البحر المتوسط وكان عدد اليخوت المشتركة 52 يخت من جنسيات مختلفة وتم إقامة حفل ساهر بالميناء يوم الإستقبال بفرق الفنون الشعبية بالمحافظة ووزعت الهدايا الفرعونية على المشتركين الفترة من 12 إلى 6/16/ 2005

كما إستقبل السيد اللواء هشام السرساوى رئيس الهيئة العامة لميناء بورسعيد وفوداً من ماليزيا وألمانيا والصين واليابان وبحث معهم سبل التعاون فى مجال النقل البحرى



زيارة الوفد اليابانى 2005/8/8

زيارة الوفد الصينى 2005/8/2



زيارة الوفد الماليزى 2005/7/28

زيارة الوفد الألمانى 2005/8/8

رسالة ماجستير

نوقشت يوم 26 يوليو2005 رسالة ماجستير المقدمة من الأستاذ/ عصام مساعد سعيد الصحفى، من المملكة العربية السعودية والتى كان موضوعها "إستخدام تكنولوجيا الإستشعار عن بعد فى تحديث خرائط ميناء رابغ".

وقد أشرف على الرسالة الأستاذ الدكتور/ رفعت رشاد والأستاذ الدكتور/ ممدوح الحطاب، وقد تشكلت لجنة التحكيم من السادة الأستاذ الدكتور/سمير نصر، عميد معهد الدراسات والبحوث بجامعة الإسكندرية والأستاذ الدكتور/ رشيد رشاد الأستاذ بكلية النقل البحرى والتكنولوجيا.

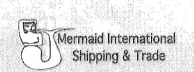
وقد تناولت الرسالة أهمية تقنية الإستشعار عن بعد وما تقدمه لأعمال المساحة البحرية بحيث تمكن المساح البحرى من تغطية بحرية كبيرة فى وقت مختصر وتكلفة مادية أقل من إستخدام الطرق التقليدية المستخدمة فى المسح البحرى.





الأستاذ عز الدين الجندى مدير عام الشئون المالية بالشركة الدولية للملاحة والشحن إسكندرية يتسلم جائزته من الدكتور عصام شرف وزير النقل لحصوله على درجة الماجستير فى النقل البحرى واللوجستيات بتقدير إمتياز ألف مبروك







MORO SHIPPING LINE & FMT TOURS S.A.E

الريادة .. الديمقراطية .. الحرية .. التقدم

القبطان / فاروق مورو

القبطان / طلال مورو

القبطان / محمد مورو

عهد جديد يحمل كل معانى الولاء

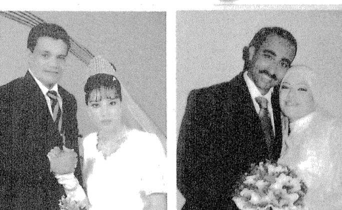
للزعيم والقائد

بكل فخر نبايع السيد الرئيس



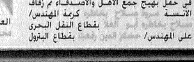
من أجل حياة أفضل لكل المصريين

مجتمع إنترناشيونال





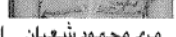
في حفل بهيج جمع الأهل والأصدقاء تم زفاف الانسة [illegible] صلاح بخاطره كريمة المهندس/ صلاح بخاطره أبو العلا بقطاع النقل البحرى على المهندس/ حسام الدين رفعت بقطاع البترول



العاملون بقطاع النقل البحرى يهنئون الزميل محمد كشوطى وعروسه غادة بالزفاف السعيد

عيد ميلاد سعيد

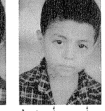






رحـــاب محـــمد — مريم محمود شعبان — إسراء محمد أحمد حسونة





آيـة عـصـام — زيـاد محمد نـوح — رحـمة محـمد نـوح



ندى زكريا أحمد — أحـمد أسـامة — محمد أسـامة



محمود عبده سالم مبروك النجاح — كـريم زكـريا — هـدير زكـريا

مصر أرض الأبطال



الإسم: رنيم محمد ياسر سعد الدين الوليلى
السن: 16 سنة
السنة الدراسية: الصف الثانى الثانوى
المدرسة: المدرسة الألمانى (سان شارل بورميه)
الأب: مهندس معمارى - محمد ياسر - أعمال حرة
الأم: مهندس معمارى + بصريات
الأخوة: تميم السنة الثالثة - كلية إدارة الأعمال - الأكاديمية البحرية

البداية: مع تميم الذى شجعه الوالدين على التدريب على الإسكواش من سن السادسة - كابتن أحمد عبد الله حتى سن الثالثة عشرة ومساعدين ك. محمود سعدون. وائل حامد - كابتن مدحت جلال - كابتن مسعد عبد الوهاب بعد الثالثة عشر وحتى الآن - لياقة كابتن وليد المسلمي ود. شريف المعوض وك. زكريا محى الدين - معسكر المنتخب كابتن أحمد طاهر - ك. مجدى سعد - لياقة ك. وليد المسلمى

البطولات: المشاركة 7 مرات فى بطولة إنجلترا حصلت علي المركز الثانى مرتين و5 مرات أول. تحت 10 سنوات تحت 13 سنة - تحت 15 سنة - تحت 17 سنة
بطولة العالم 2001 ماليزيا - فردى 32
2003 مصر - الثالث فردى والأول فرق
2005 بطولة العالم تحت 19 سنة.

أثار فوز اللاعبة المتألقة رنيم الوليلى إبنة نادى سبورتنج، ببطولة العالم فى الإسكواش تحت 19 سنة فرحة عارمة فى قلوب المصريين ولا سيما أبناء نادى سبورتنج ورياضييه فى مختلف الرياضات وعلى جميع المستويات، ولقد أسعدني الخبر بصفة خاصة لأنه جاء بفرحة كان القلب أحوج ما يكون [...]يها، [...]البطولة [...]ها قيمة [...]معنى [...]عطيها [...]ميزا خاصا،

فالبطل هو رمز يتجاوزه كإنسان ليتحول به إلى معنى للتفوق والتميز والإبداع، البطل قبل أن يهزم خصمه إنما يهزم النفس البشرية داخله ويطوعها ويروضها ويسيطر عليها ويوجهها نحو هدفه ومن هنا تستمد عظمة الأبطال وقيمتهم العالية، لقد إنضمت رنيم الوليلى إلى قائمة الشرف المصرية لكل مصرى ومصرية من هؤلاء الأبطال الذين توجوا إسم مصر بالذهب قبل أن يتوجوا أنفسهم، ولا سيما فى رياضة الإسكواش تلك الرياضة التى برع فيها المصريون بوجه خاص فظهر إلى العالم أبطال مصر منذ عبد الفتاح باشا عمرو، سفير مصر فى بريطانيا، مرورا بالأبطال من فئة جمال عوض وأحمد برادة وأخيرا رنيم الوليلى ... التى نهنئ أنفسنا بها قبل أن نهنئها ونهنئ ناديها ونادينا العريق «سبورتنج» الذى طالما كان المدرسة لتخريج مثل هؤلاء الأبطال .. حفظ الله مصر وحفظ أبنائها وسدد خطاهم دائما وأبدا ...

أكبر سفينة حاويات تعبر قناة السويس



إستقبلت قناة السويس صباح يوم الخميس 2005/8/4 سفينة الحاويات البنمية العملاقة M. S. C. PAMELA وهى من أكبر سفن الحاويات العاملة ضمن أسطول النقل التجارى البحرى العالمى. إذ يصل عدد الحاويات CONTAINERS التى تنقلها إلى 9200 حاوية. تصل حمولتها الكلية 112 ألف طن، ويبلغ عمق غاطسها 50.2 قدم، وسددت رسوم عبور قدرها نصف مليون دولار، وهى تعد أكبر سفينة حاويات تعبر القناة لأول مرة - حيث بلغ طولها 336 مترا ، وعرضها 45.60 متر.